



# **ИНВЕСТИЦИОННЫЙ МЕМОРАНДУМ АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «Аэропорт «Сары-Арка»»**

**ПЕРВЫЙ ВЫПУСК КУПОННЫХ ОБЛИГАЦИЙ  
В КОЛИЧЕСТВЕ 1.000.000.000 (один миллиард) штук  
НА СУММУ 1.000.000.000 (один миллиард) тенге**

**Финансовый консультант**

**АО «Казкоммерц Инвест»**



г. Алматы, 2007 год



## ОБРАЩЕНИЕ К ИНВЕСТОРАМ

**Уважаемые Дамы и Господа,**

акционерное общество «Аэропорт «Сары-Арка» представляет Вашему вниманию Инвестиционный меморандум первого выпуска купонных облигаций.

Инвестиционный меморандум подготовлен на основании Проспекта выпуска облигаций АО «Аэропорт «Сары-Арка», зарегистрированного Агентством Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций (национальный идентификационный номер KZ2C0Y05C713), аудированной финансовой отчетности, официальных статистических данных и других источников информации.

АО «Аэропорт «Сары-Арка» - это современный аэропортовый комплекс, имеющий высокие технические и эксплуатационные характеристики, соответствующие международным стандартам и располагающий мощным потенциалом для развития.

Настоящим АО «Аэропорт «Сары-Арка» подтверждает, что Инвестиционный меморандум содержит всю необходимую и достоверную информацию, относящуюся к его деятельности, и принимает на себя полную ответственность за предоставление данной информации.

Инвестиционный меморандум первого выпуска купонных облигаций АО «Аэропорт «Сары-Арка» составлен при непосредственном участии финансового консультанта АО «Казкоммерц Инвест».

Инвестиционный меморандум составлен по состоянию на 01 июля 2007 года.

**Президент**

**АО «Аэропорт «Сары-Арка»**

**Хамзин Д.Г.**



## РАЗДЕЛ I. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О КОМПАНИИ

### 1.1. Резюме

Таблица 1. Резюме

Полное наименование	«Сары-Арка» Әуежайы» акционерлік қоғамы	Акционерное общество «Аэропорт «Сары-Арка»	Joint Stock Company «Airport «Sary-Arka»
Сокращенное наименование	«Сары-Арка» Әуежайы» АҚ	АО «Аэропорт «Сары-Арка»	JSC «Airport «Sary-Arka»
Вид собственности	Частная собственность		
Организационно-правовая форма	Акционерное общество		
Юридический и фактический адрес	100400, Республика Казахстан, Карагандинская область, Бухар-Жырауский район, Аэропорт. Телефоны: (3212) 42-85-42, (3212) 42-85-17 Факс: (3212) 74-55-70 Эл. почта: airkgd@mail.ru		
Банковские реквизиты	4467611 в КОФ АО «Народный банк Казахстана», Кбе 17, БИК 191801625, РНН 301700005486		
Дата государственной регистрации	Первичная регистрация:	11 октября 1996 года;	
	Перерегистрация:	22 июля 2003 года;	
Регистрационный номер	1927 – 1930 – АО		
Регистрационный номер налогоплательщика	301 700 005 486		
Вид деятельности	1. Аэропортовое обслуживание воздушных судов и пассажиров, включая: - обеспечение взлета-посадки воздушных судов, - обеспечение авиационной безопасности, - обслуживание пассажиров, - обеспечение встречи-выпуска воздушных судов, - обработка грузов, - обеспечение воздушных судов авиаГСМ, - техническое обслуживание воздушных судов по транзитной форме,		

- сервисное обслуживание воздушных судов (предоставление услуг спецавтотранспорта и специалистов, средств наземного обеспечения, материалов, предоставление стоянки),
- обеспечение базирования ВС,
- организация бортового питания пассажиров и экипажей,
- организация пунктов общественного питания,
- обслуживание пассажиров в залах VIP, СIP,
- продажа авиаперевозок,
- обслуживание пассажиров в гостинице,
- услуги пассажирам в аэровокзальном комплексе (упаковка и хранение багажа, услуги справочного бюро, продажа смарт-карт, услуги парикмахерской и др.),
- поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов,
- медицинское обеспечение безопасности полетов,
- услуги производственно-диспетчерской службы,
- деятельность, обеспечивающая соблюдение санитарных и природоохранных норм.

2. Техническое обслуживание воздушных судов, включая:

- периодическое техническое обслуживание ВС,
- предоставление площадей и оборудования для проведения технического обслуживания ВС,
- услуги по текущему ремонту ВС,
- услуги по предоставлению возвратно-обменного фонда агрегатов и запасных частей ВС,
- услуги по реализации агрегатов и запасных частей при проведении периодического технического обслуживания ВС,
- услуги по оценке технического состояния ВС,
- услуги лаборатории авиационного и радиоэлектронного оборудования,
- услуги по стирке и пошиву бортового инвентаря,
- другие услуги по техническому обслуживанию воздушных судов.

3. Предоставление прав на ведение коммерческой деятельности в аэропорту по оказанию услуг ВС и пассажирам и ведению торговли (по договору франчайзинга).

- Услуги лаборатории ГСМ.
- Предоставление мест стоянки для автомашин.
- Предоставление места для размещения рекламы.
- Предоставление услуг по хранению груза, почты в складах

временного хранения.

- Оказание медицинских услуг юридическим лицам, в т.ч. услуги врачебно-летной комиссии.
- Оказание медицинских услуг работникам и населению.
- Выполнение строительных работ.
- Приобретение, хранение и реализация ГСМ.
- Обеспечение пропускного режима на территории аэропорта.
- Охранная деятельность по защите собственного имущества, не связанная с оказанием охранных услуг третьим лицам.

4. Предоставление услуг прочим юридическим лицам, осуществляющим свою деятельность на территории аэропорта и граничащим с ним, включая:

- предоставление в аренду помещений, транспортных средств и оборудования,
- содержание арендованных помещений в чистоте,
- покупка с целью перепродажи электроэнергии, передача и распределение электроэнергии,
- обеспечение теплоэнергией,
- обеспечение водой и водоотведение,
- техническое обслуживание, монтаж и ремонт средств связи,
- услуги связи,
- перевозка работников,
- обучение водительского и технического состава правилам движения по территории аэродрома,
- стажировка технического состава по оперативному обслуживанию ВС,
- вывоз мусора,
- услуги санитарно-карантинного отдела,
- противопожарное обеспечение объектов,
- санитарно-технические услуги,
- обслуживание и ремонт энергосетей и оборудования.

5. Внешнеэкономическая деятельность в соответствии с законодательством РК.

6. Иная деятельность, не запрещенная законодательством РК.

---

## 1.2. История создания и развития Компании (Цели создания и деятельности эмитента)



Карагандинский аэропорт создан в феврале 1934 года по решению Правительства СССР для обеспечения связи с удаленными от центра аулами. Первые полеты выполнялись на самолетах ПО-2, один самолет мог взять до 2 пассажиров или 150-200 кг почты. Начало пассажирского сообщения с Алматы приходится на 1937 года, рейсы выполнялись на самолетах ПС-9. В 1944 году аэродром перебазировали в район Нового города, а через 10 лет, в 1954 года началось строительство служебных помещений. Взлетно-посадочная полоса (ВПП) с искусственным покрытием была построена в 1959 году.

В 1980 году началось строительство нового Аэропорта, включающего в себя современный аэровокзальный комплекс и взлетно-посадочную полосу, и по сей день способную принимать практически любые воздушные суда. Строительство ВПП было завершено в рекордные сроки и уже 4 ноября 1980 года первый лайнер ТУ-154Б совершил техническую посадку в новом аэропорту. С этого времени было открыто регулярное воздушное сообщение на самолетах типа ТУ-154 и ИЛ-62 между Карагандой и крупнейшими городами бывшего Советского Союза. Из Карагандинского аэропорта осуществлялись полеты в Москву, Ленинград, Алматы, Сочи, Киев, Новосибирск, Омск, Баку и по многим другим направлениям.

Образование в 1991 году нового Казахстанского государства предъявило новые требования к организации воздушного сообщения с зарубежными государствами. Сложившаяся в Советский период практика, когда подавляющее большинство международных рейсов выполнялось через аэропорты г. Москвы, больше не могла удовлетворять потребностей Казахстана в авиаперевозках, и в 1992 году аэропорту "Сары-Арка" присвоили статус международного Аэропорта по временной схеме. Этим было положено начало выполнению международных рейсов из Караганды. Основными зарубежными направлениями стали города Германии (Франкфурт на Майне, Ганновер, Кельн, Дюссельдорф, Штутгарт, Нюрнберг), Стамбул (Турция), Шарджа (Объединенные Арабские Эмираты). Также выполнялись рейсы в Польшу, Пакистан, Сирию, Иран, Таиланд. Кроме международных рейсов сохранялось воздушное сообщение с государствами СНГ и городами Казахстана.



В результате проведенных работ в 2002 году полностью введено в эксплуатацию здание аэровокзального комплекса общей площадью 30 000 квадратных метров. Имеется взлетно-посадочная полоса шириной 60 м и длиной 3300 м, позволяющая принимать воздушные суда типа «Боинг-747», ИЛ-86, ТУ-204.

Параллельно с изменениями в географии полетов продолжалось строительство аэровокзала, и 5 сентября 1996 года состоялась церемония официального открытия комплекса аэропорта "Сары-Арка", а 11 октября 1996 года за № 1927-1930-АО образовалось акционерное общество открытого типа "Аэропорт Сары-Арка" в соответствии с Постановлением Карагандинского территориального комитета по управлению государственным имуществом от 11 октября 1996 года № 129 со 100%-м государственным участием в уставном капитале Компании. 30 декабря 1997 года Компания прошла перерегистрацию в органах юстиции в связи с переименованием в открытое акционерное общество "Аэропорт Сары-Арка", после чего Компания 21 мая 1998 года прошла государственную регистрацию учредительского выпуска 89.551 простых акций по номинальной стоимости 10.000 (десять тысяч) тенге. 31 марта 2003 года единственный акционер Компании Карагандинский территориальный комитет по управлению государственным имуществом Министерства финансов Республики Казахстан принял решение о введении "золотой акции" Компании, владельцем которой являлся Акимат Карагандинской области в лице его Акима. 30 декабря 2005 года постановлением Акимата Карагандинской области "золотая акция" Компании была аннулирована.

22 июля 2003 года Компания прошла перерегистрацию в органах юстиции, сменив свое наименование на акционерное общество "Аэропорт Сары-Арка" и увеличив количество объявленных на 120 простых акций, которые в суммарном выражении составили 89.671 простую акцию.

25 ноября 2005 года Департаментом финансов Карагандинской области проведен открытый инвестиционный тендер по продаже государственного пакета акций АО «Аэропорт «Сары-Арка» в размере 100 % уставного капитала общества в количестве 89.671 простых акций, победителем которого стало ТОО «Sky Service». После проведения указанного тендера с ТОО «Sky Service» был заключен договор купли-продажи государственного в размере 100 % пакета акций АО «Аэропорт «Сары-Арка», согласно которому ТОО «Sky Service» до конца декабря 2005 года произвело оплату 89.671 простых акций и на его лицевой счет были зачислены указанные акции. Кроме того, одним из основных условий договора купли-продажи акций Компании является обязательство по финансированию развития деятельности Компании на возвратной основе на сумму не менее 4,0 млрд тенге в течение двух лет с даты приобретения данных акций.

На сегодняшний день аэропорт "Сары-Арка" - это современный аэропортовый комплекс, имеющий высокие технические и эксплуатационные характеристики, соответствующие международным стандартам и располагающий мощным потенциалом для развития.



Аэропорт работает в круглосуточном режиме, обеспечивает таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль. К услугам авиапассажиров удобный зал ожидания, камера хранения, медпункт, комната матери и ребенка, ресторан и экспресс-бар, молитвенные комнаты. Работает цех бортового питания. Имеется VIP- и СIP-зал. В залах прилета и вылета АВК, в помещении таможенного склада установлено современное досмотровое оборудование (производства Великобритании и Германии), обеспечивающее качественный досмотр пассажиров и багажа. Из аэропорта осуществляются перевозки как на внутренних, так и на международных воздушных линиях в города Казахстана, России, Германии, Турции авиакомпаниями "Эйр Казахстан", "Трансаэро", "Истлайн", "Пулково", "Тулпар Авиа Сервис" и другими.

### **1.3. Рейтинг международных и отечественных агентств**

В настоящее время АО «Аэропорт «Сары-Арка» не имеет рейтинговой оценки от международных или отечественных рейтинговых агентств. Однако Компания планирует рассмотреть возможность и целесообразность получения рейтинга от международных или отечественных рейтинговых агентств.

### **1.4. Филиалы и представительства**

АО «Аэропорт «Сары-Арка» филиалов и представительств не имеет.

### **1.5 Информация о Кодексе корпоративного управления.**

Кодекс корпоративного управления утвержден решением единственного акционера АО «Аэропорт «Сары-Арка» 02 октября 2006 года.





## РАЗДЕЛ II. УПРАВЛЕНИЕ И АКЦИОНЕРЫ

### 2.1. Структура органов управления

Органами управления Компании являются:

- |  |                           |
|--|---------------------------|
| ➔ Высший орган   | Общее собрание акционеров |
| ➔ Орган управления   | Совет директоров          |
| ➔ Исполнительный орган   | Президент                 |
| ➔ Орган, осуществляющий контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Компании | Служба внутреннего аудита |

#### 2.1.1. Общее собрание акционеров

Высшим органом управления АО «Аэропорт «Сары-Арка» является Общее собрание акционеров. Собрание акционеров правомочно принимать любые решения, не противоречащие действующему законодательству Республики Казахстан и Уставу Компании.

#### 2.1.2. Совет директоров

Совет директоров осуществляет общее руководство деятельностью Компании, за исключением решения вопросов, отнесенных действующим законодательством и Уставом к исключительной компетенции Общего собрания акционеров.

Таблица 2. Совет директоров

№	Фамилия, имя, отчество, год рождения	Занимаемая должность за последние 3 года и в настоящее время, в том числе по совместительству	Доля в УК Эмитента (%)	Доля в УК дочерних и зависимых организациях (%)
1	Курманалиев Канат Рахимбергенович, 1967 г.р., Председатель Совета директоров	Январь 2006 г. - н/в - Председатель совета директоров АО "Аэропорт "Сары-Арка"; Август 2005 г - н/в - Директор ТОО "Риэлти-инвест"; Март 2005 г. - н/в - Директор ТОО "ХалыкСтройСтандарт"; Май 2002 г.- апрель 2005 г. - Генеральный директор АО "КазТрансГаз Дистрибьюшн".	нет	нет
2	Оспанов Ерлан Маратович, 1972 г.р., Независимый директор	Ноябрь 2006 г. - н/в – Заместитель Председателя Правления АО "Верный Капитал"; Октябрь 2006 г. - н/в - Заместитель Генерального Директора ТОО "Verny Investments Holding"; Январь 2006 г. - н/в - Директор ТОО "SLS Строй"; Июль 2004 г. – н/в - Первый Заместитель	нет	нет

		Директора ТОО "Холдинговая компания АТФГрупп"; Январь 2003 г - октябрь 2006 г - Начальник Управления Экономических Исследований АО "АТФБанк".		
3	Кофман Елена Владимировна 1970 г.р., член Совета директоров	Октябрь 2005 г.- н/в - Финансовый директор ТОО "Sky Service"; Октябрь 2005 г. – н/в - Финансовый директор ТОО "Риэлти-Инвест"; Июль 2003 - Май 2004 - Советник Президента по финансовым вопросам АО "КазРосГаз"; Февраль 2000 - Июль 2003 - Финансовый директор АО "Павлодарский нефтехимический завод".	нет	нет
4	Газиев Рустам Азатович 1980г.р., Секретарь Совета директоров	Июнь 2005г. - н/в -Учредитель, Директор ТОО "NuRusCompany"; Сентябрь 2005г. – н/в - Директор ТОО "Sky Service"; Декабрь 2006г. – н/в - Директор по продажам и маркетингу АО "Гидроизоляция.kz"(Член правления); Июль 2006г. -Декабрь 2006г. - Директор по продажам и маркетингу ТОО "Риэлти-Инвест"; Май 2005г. -Июль 2006г. - юрист ТОО "ХалыкСтройСтандарт"; Апрель 2005 года-Июль 2006г. - юрист ТОО "Риэлти-Инвест"; Октябрь 2003 г.-Апрель 2005 г. - главный специалист Юридического управления АО "КазТрансГаз Дистрибьюшн " .	нет	нет

### 2.1.3. Исполнительный орган

Президент– единоличный исполнительный орган АО «Аэропорт «Сары-Арка». Президент Компании вправе принимать решения по любым вопросам деятельности АО «Аэропорт «Сары-Арка», не отнесенным Законодательством и Уставом к компетенции других органов и должностных лиц Компании.

Таблица 3. Исполнительный орган

№	Фамилия, имя, отчество, год рождения	Занимаемая должность за последние 3 года и в настоящее время, в том числе по совместительству	Доля в УК Эмитента	Доля в УК дочерних и зависимых организациях
1	Хамзин Даулет Газизович 1973 г.р.	Январь 2006 г. – н/в – Президент АО "Аэропорт "Сары-Арка"; Апрель 2004 г. - январь 2006 г. - Директор ТОО "Central Asia Billing";	нет	нет

---

Январь 2003 г. – апрель 2004 - начальник отдела информационных технологий АО "Казтрансгаз дистрибьюшн".

---

#### **2.1.4. Служба внутреннего аудита**

Порядок проведения проверок службой внутреннего аудита компании обеспечивает эффективный механизм контроля за финансово-хозяйственной деятельностью компании. Все организационные вопросы проведения проверок, определение лиц, непосредственно ответственных за проведение проверок, предварительно определяются на заседаниях службы внутреннего аудита компании.

Решения на заседаниях службы внутреннего аудита принимаются большинством голосов ее членов, принимающих участие в заседании. С целью недопущения необоснованного затягивания проверок, во внутренних документах компании следует определить сроки их проведения.

#### **2.2. Организационная структура**

На сегодняшний день численность работников, занятых в АО «Аэропорт «Сары-Арка», составляет 539 человек. Среднесписочная штатная численность сотрудников общества составляет 539 человек.

В течение всего срока существования Компании, руководство уделяет особое внимание развитию профессиональных качеств своих сотрудников.

Организационная структура АО «Аэропорт «Сары Арка»:

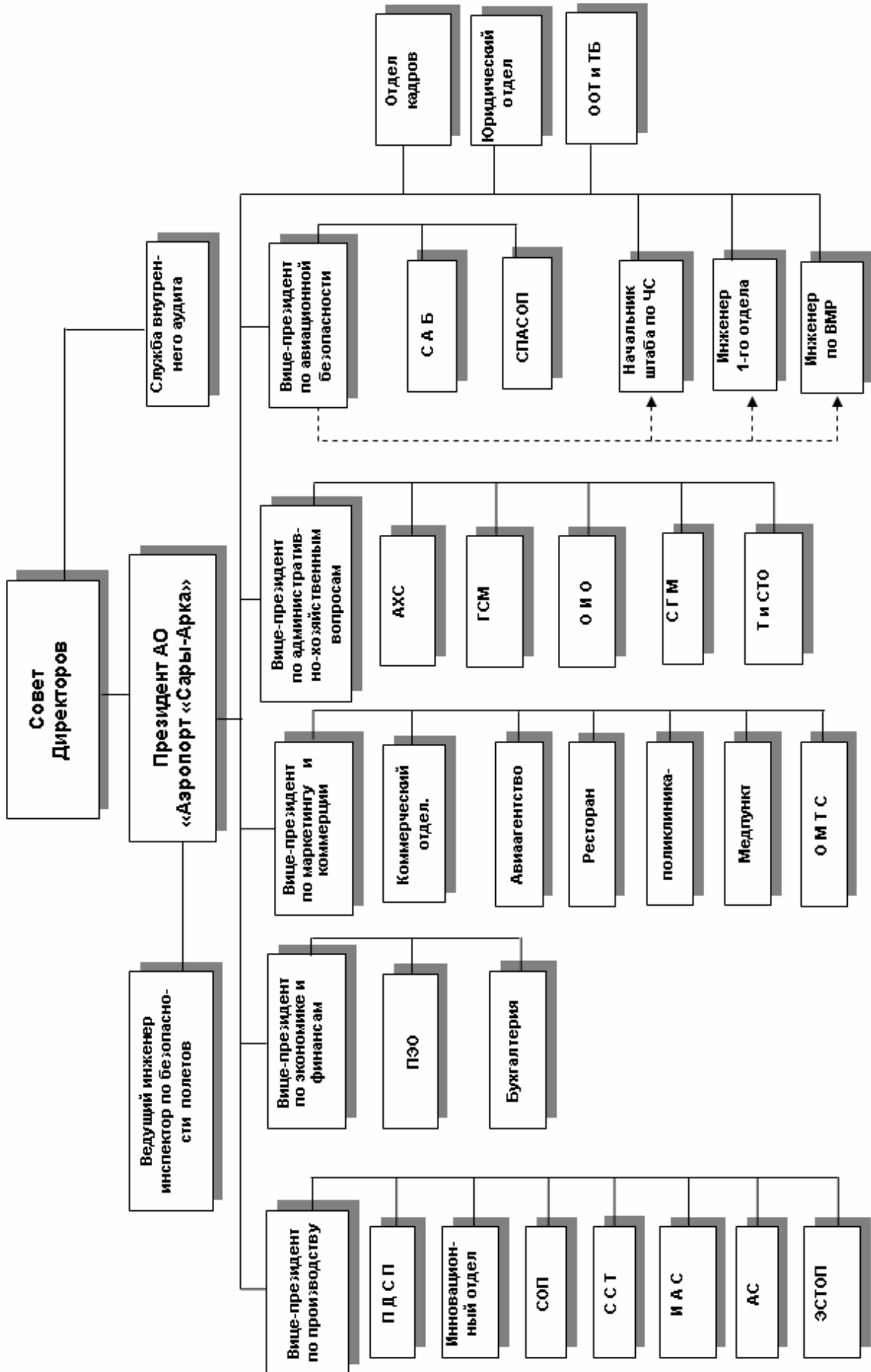


Таблица 4. Структурные подразделения, сведения о руководителях структурных подразделений Компании

№	Должность руководителя подразделения	Ф. И. О.	дата рождения
1	Главный бухгалтер	Сазонова Нина Васильевна	20.12.56
2	Начальник отдела кадров	Байрамкулова Ботагоз Галимжановна	24.09.62
3	Начальник юридического отдела	Ахмедова Жамал Ахмедовна	21.04.82
4	Начальник авиаагентства	Аринова Алия Турсуновна	08.09.82
5	Начальник отдела информационного обеспечения	Розумный Виталий Петрович	11.12.56
6	Начальник инновационного отдела	Гаджиев Тимур Рустамович	03.11.81
7	Начальник службы спецтранспорта	Жетписбаев Нурболат Каскатаевич	09.12.68
8	Начальник инженерно-авиационной службы	Кенжалинов Елгиз Хабдуаметович	07.09.55
9	Начальник службы электросветотехнического обеспечения полетов	Казаченко Александр Викторович	09.07.69
10	Начальник службы тепло- и санитарно-техн.обеспечения	Омаров Толеген Иманканович	19.05.59
11	Начальник производственно-диспетчерской службы	Ефанов Петр Иванович	06.09.52
12	Начальник аэродромной службы	Вельдяев Иван Иванович	27.01.43
13	Начальник службы поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов	Лопарев Юрий Дмитриевич	06.11.44
14	Начальник службы авиационной безопасности	Габдуллин Жаслан Шалхарбаевич	23.06.62
15	Начальник службы ГСМ	Павлов Олег Вячеславович	20.04.63
16	Начальник службы организации перевозок	Набокина Валентина Васильевна	15.01.47
17	Начальник службы главного механика	Силантьев Владимир Николаевич	30.01.51
18	Начальник рем. строительного участка	Пономарев Александр Карпович	06.10.39
19	Начальник административно-хозяйственной службы	Должность начальника вакантна, заместитель начальника – Бачук Нина Ивановна	26.02.63
20	Директор ресторана "Четыре сезона"	Исаева Жулдыз Акимбаевна	23.04.67
21	Начальник медсанчасти	Дмитрук Любовь Сергеевна	06.07.58
22	Заведующая медпунктом	Андреева Татьяна Вадимовна	07.04.52



### 2.3. Акционеры Компании

На 01 июля 2007 года, АО «Аэропорт «Сары-Арка» имеет одного акционера, являющегося юридическим лицом, который владеет сто процентами акций в оплаченном уставном капитале эмитента.

Таблица 5. Акционеры Компании

Акционер	Адрес	Доля в оплаченном уставном капитале	Деятельность
ТОО «Sky Service»	050060, Республика Казахстан, г. Алматы, ул. Ходжанова, 55/9, к. 4.	100,00% (89.671 шт. простых акций)	Инвестиционная деятельность, финансирование перспективных проектов и коммерческих операций

Бектуров Рустем Сабитович (как единственный участник ТОО «Sky Service» - единственного акционера АО «Аэропорт «Сары-Арка») является лицом, не являющимся акционером, но обладающим правом контролировать деятельность АО «Аэропорт «Сары-Арка».

Информация о сделках, приведших к смене контроля над акциями АО «Аэропорт «Сары-Арка» в размере пять и более процентов:

- Договор купли – продажи № 56 государственного 100 % пакета акций АО «Аэропорт Сары Арка» от 25 декабря 2005 года. Сторонами сделки выступили Департамент финансов Карагандинской области (продавец) в лице Директора Нургалиева Нурлана Аманжоловича и ТОО «Sky Service» (покупатель) в лице директора Газиева Рустама Азатовича. Количество передаваемых акций 89.671 (восемьдесят девять тысяч шестьсот семьдесят одна) простая акция.

### 2.4. Сведения по юридическим лицам, в которых эмитент владеет пятью и более процентами оплаченного уставного капитала

По состоянию на 01 июля 2007 года, АО «Аэропорт «Сары-Арка» не владеет пятью и более процентами оплаченного уставного капитала в других юридических лицах.

### 2.5. Промышленные, банковские, финансовые группы, холдинги, концерны, ассоциации, в которых участвует эмитент, место и функции эмитента в этих организациях

АО «Аэропорт «Сары-Арка» в промышленных, банковских, финансовых группах, холдингах, концернах, ассоциациях не участвует. Однако, до конца 2007 года АО «Аэропорт «Сары-Арка» планирует стать участником IATA (Международной организации воздушного транспорта).

### 2.6. Сведения о других аффилированных лицах

В соответствии с требованиями, установленными статьей 64 Закона Республики Казахстан «Об акционерных обществах», в Таблице 6 приведена информация об аффилированных лицах, ранее не указанных в данном меморандуме.

Физические лица

Таблица 6. Аффилированные лица

№	Фамилия, имя, отчество (при наличии)	Степень родства
<b>Курманалиев Канат Рахимбергенович</b>		
1.	Курманалиева Айгуль Карибжановна	супруга
2.	Курманалиев Ансар Канатович	сын
3.	Рахимбергенова Алия Канатовна	дочь
4.	Курманалиев Рахимберген Курманалиевич	отец
5.	Курманалиева Разия Кукуеновна	мать
6.	Курманалиев Булат Рахимбергенович	брат
7.	Жусупбекова Ботагоз Рахимбергеновна	сестра
<b>Оспанов Ерлан Маратович</b>		
1.	Оспанова Гульнара Булатовна	супруга
2.	Исенжулова Адина Ержановна	дочь
3.	Оспанов Тимур Ерланович	сын
4.	Оспанов Марат Куандыкович	отец
5.	Оспанова Куляш Рахтаевна	мать
6.	Оспанова Адина Маратовна	сестра
7.	Оспанова Айгуль Маратовна	сестра
<b>Кофман Елена Владимировна</b>		
1.	Ермембетов Азат Шинасилович	супруг
2.	Ермембетова Сара Азатовна	дочь
3.	Мендыбаев Тимур Алматыевич	сын
4.	Шепелева Алла Александровна	мать
5.	Кофман Валерий Владимирович	брат
<b>Газиев Рустам Азатович</b>		
1.	Газиев Азат Тохтиевич	отец
2.	Газиева Гульниса Умарджановна	мать
3.	Газиев Руслан Азатович	брат
4.	Газиев Наиль Азатович	брат
<b>Хамзин Даулет Газизович</b>		
1.	Хамзина Ботагоз Амангельдиновна	супруга
2.	Хамзин Ануар Даулетович	сын
3.	Хамзин Кахарман Даулетович	сын
4.	Хамзин Газиз Хамзаевич	отец
5.	Хамзина Марал Мусаевна	мать
6.	Хамзин Айдар Газизович	брат
7.	Хамзин Касым Газизович	Брат



---

**Бектуров Рустем Сабитович**

---

1.	Алиева Гулбайра Садыкбековна	супруга
2.	Бектурова Акмарал Рустемовна	дочь
3.	Бектуров Омар Рустемович	сын
4.	Бектурова Райя Сыдыковна	мать

**2.7. Операции со связанными сторонами**

См. пункт 4.4.3 настоящего меморандума.



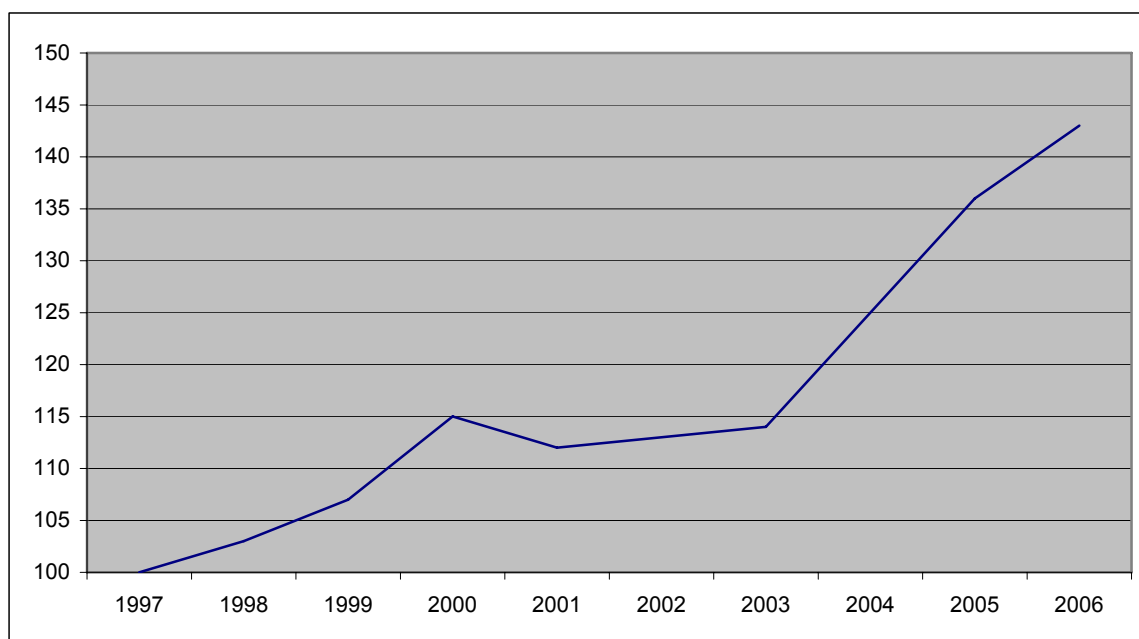
## РАЗДЕЛ III. ОПИСАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОМПАНИИ

### 3.1. Краткое описание общих тенденций в отрасли деятельности Компании

#### Мировой рынок.

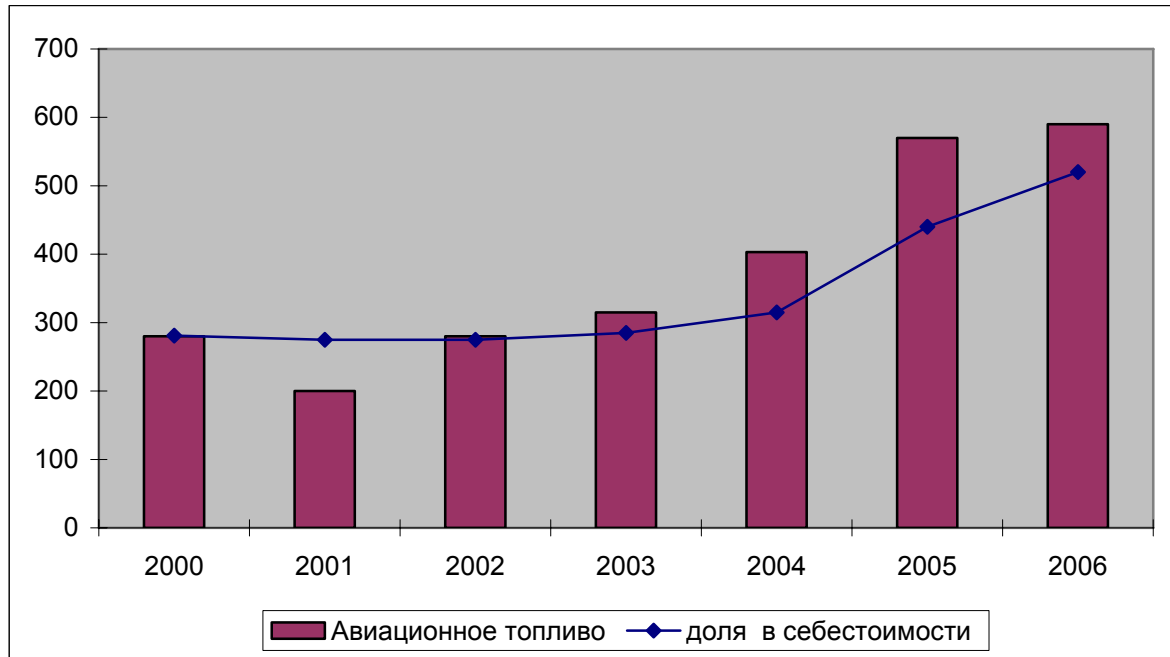
Последние пять лет мировой рынок авиаперевозок демонстрирует устойчивые темпы роста. По данным IATA, в 2006 году мировые авиакомпании перевезли на 5,2% больше пассажиров, чем в 2005 году и на 4% больше грузов. Таким образом, можно отметить, что здоровый рост рынка последних лет является индикатором выхода отрасли авиаперевозок из кризисного состояния, вызванного трагическими событиями 11 сентября 2001 года. Тогда риск снижения безопасности авиационного транспорта в значительной степени отразился на спросе со стороны населения. Кроме того, снижение на авиаперелеты происходило на фоне обострения конфликта на Ближнем Востоке, вспышками эпидемий и природными катаклизмами азиатского региона.

*Диаграмма 1. Индекс мирового пассажирооборота воздушного транспорта.*



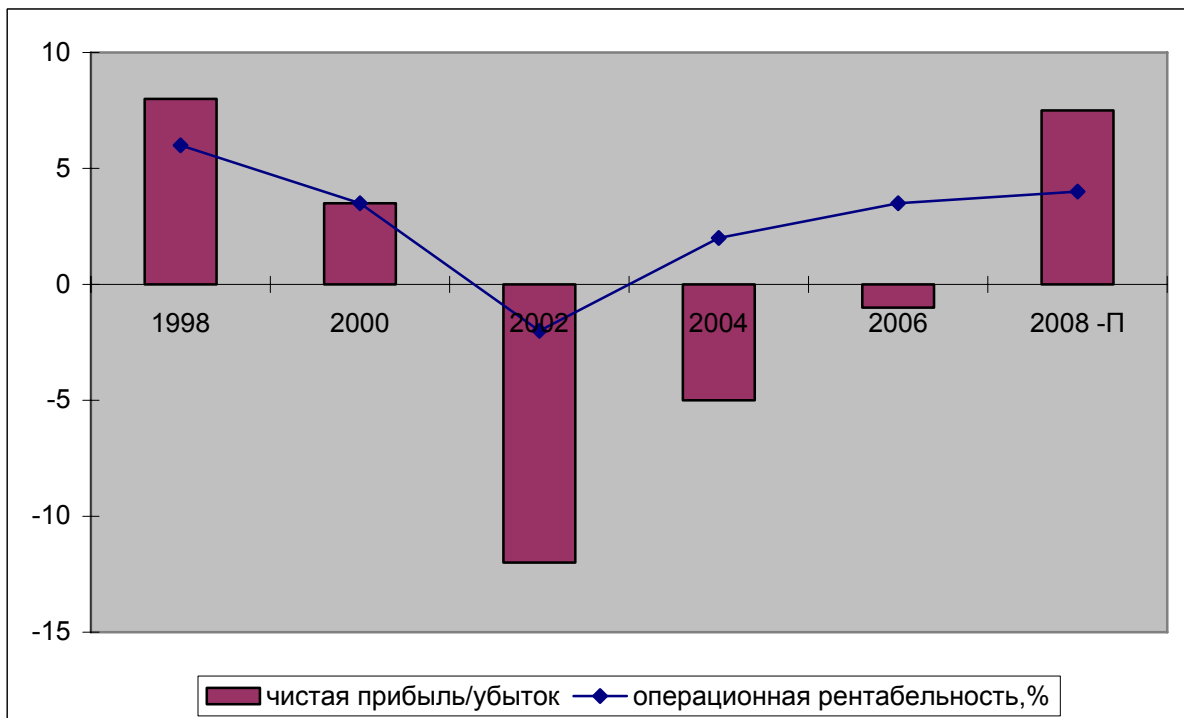
Параллельно развивалась другая проблема отрасли – рост цен на авиационное топливо, который в 2004-2006 гг. приняла безудержный характер. Помимо общемировой тенденции роста стоимости нефти, подорожание авиационного топлива за последние три года более чем удвоилось (2,6 раза), что привело к росту доли топливной составляющей в структуре расходов авиакомпаний. За три года топливные расходы достигли 26% от совокупных расходов. Для сравнения в 2003 году топливная составляющая занимала около 14%.

*Диаграмма 2. Цены на нефть и структура расходов*



Неблагоприятная конъюнктура привела к значительному снижению рентабельности работы компаний сектора. По оценке IATA, мировые авиакомпании уже в 2001 году понесли убытки на операционном уровне в размере 12 млрд. долларов США. Чистые убытки авиакомпаний по итогам 2001 года составили 13 млрд. долларов США. Таким образом, мировые авиакомпании столкнулись с серьезной проблемой - с одной стороны, еще не полностью восстановившийся спрос, с другой – опережающий рост затрат на авиационное топливо. На этом фоне авиакомпании начали поиск новых возможностей экономии на не топливных расходах и повышении эффективности действующих рейсов.

Диаграмма 3. Финансовые результаты предприятий авиационного транспорта



Первые сигналы восстановления мировой индустрии авиаперевозок, после кризисных явлений 2001 года, появились в 2004 году. Грандиозный рост мировой экономики, бурное развитие и интеграция в мировую торговлю развивающихся стран Азии, Ближнего Востока и Восточной Европы, расширение туристического рынка стимулировали рост спроса на авиаперевозки. В результате по итогам 2004 года, пассажирооборот мирового авиатранспорта вырос на 14%, что является максимальным показателем за последние 25 лет, преодолев тем самым докризисный уровень. Рост годового трафика в 2005-2006 годах проходил более умеренными темпами. Тем не менее, замедление темпов роста рынка является лишь следствием более слабого восстановления в 2002-2003 гг.

Общемировая картина финансового состояния отрасли также начала выравниваться в 2004 году. По итогам года операционная прибыль вышла в положительную плоскость. Чистые убытки продолжали находиться на отрицательном уровне. Тем не менее, наибольший вклад в убыточность отрасли вносят американские компании (по оценке Международной организации воздушного транспорта - 3,7 млрд. долларов США в 2006 году), в то время как, авиакомпании Европы и Азии в 2006 году получили прибыль в размере 3,5 млрд. долларов США. Тяжелое положение американских операторов усугубляется суровым антимонопольным законодательством, в сложившихся условиях ставящим их в более сложное положение по сравнению с европейскими конкурентами. В рассматриваемом периоде четыре из шести крупнейших авиаперевозчиков США были признаны банкротами, но в силу действующего законодательства, данные компании продолжают работать как самостоятельная организация. В Европе, обанкротившаяся компания может быть приобретена другой европейской компанией, а консолидация нередко помогает повысить эффективность деятельности в сложный период. Сейчас большинство экспертов полагают, что глобальный кризис мирового рынка авиаперевозок преодолен. Улучшение мировой картины финансового состояния предприятий отрасли можно ожидать уже по итогам 2007 года. Экспертные оценки расходятся в прогнозах роста мирового пассажирооборот, но сходятся в том, что до 2020 года его динамика будет положительной. Причем, основной рост перевозок будет обеспечен за счет увеличения рынков перевозок развивающихся стран. Наиболее быстрорастущий спрос на авиауслуги будет наблюдаться в Китае (ежегодное увеличение пассажиропотока на 10,6%), Индии (9,8%), Восточной Европе (+9,7%). Страны СНГ также занимают лидирующие места по потенциалу роста рынков. По разным оценкам темпы увеличения ежегодного трафика до 2015 года будут составлять 6,5 – 7%, что выше темпов роста рынков развитых стран 5-6%.

По данным РГП «Казаэронавигация» основу транзитного движения по перевозке грузов через воздушное пространство Республики Казахстан, составляют полеты таких иностранных авиакомпаний дальнего зарубежья как: АК«Lufthansa», АК«Air France», АК«Korean Airlines», АК«Asiana Airlines», АК«FedEx», АК«Cargolux». Среди авиакомпаний СНГ, основными грузоперевозчиками через территорию РК являются АК«Азалавиакарго», АК«Узбекистонхавоеллари», АК«Туркменхавоеллари», АК«Волга – Днепр», АК«Аэрофракт». За последние три года через воздушное пространство Республики Казахстан в среднем выполняется 7-10 тыс. рейсов в год.

Основные рейсы иностранных авиакомпаний дальнего зарубежья составляют полеты по маршруту Юго-Восточная Азия – Европа с использованием воздушных коридоров САРИН – РОДРО (1368 км), проходящий в направлении Урумчи-Аягуз-Шымкент и далее на Ташкент, БАЛУН – САРИН (2613 км), проходящий над каспийским морем, далее Актау-Жезгазан-Урумчи, а также АРИСА – САРИН (2424 км), проходящий через Уральск-Актобе-Караганда-Урумчи.

Наибольшее количество рейсов выполняется по маршруту Франкфурт-Сеул авиакомпаниями АК«Lufthansa», АК«Korean Airlines», АК«Asiana Airlines» с технической посадкой в аэропорты г.

Ташкент. При этом для осуществления этой посадки авиакомпании совершают крюк длиной более, чем 700 км.

С января 2003 года, авиакомпания «КЛМ – Королевские Голландские Авиалинии» начала выполнять грузовые рейсы по маршруту Амстердам-Шанхай, Осака и обратно с технической посадкой в аэропорту г. Алматы с использованием коридора БОРИС – РЕВКИ, проходящего через воздушное пространство Узбекистана и Казахстана.

Рисунок 1: Основные воздушные коридоры, используемые для грузовых авиаперевозок авиакомпаниями «Люфтганза», «Эйр Франс», «Азиана Эйрлайнз»

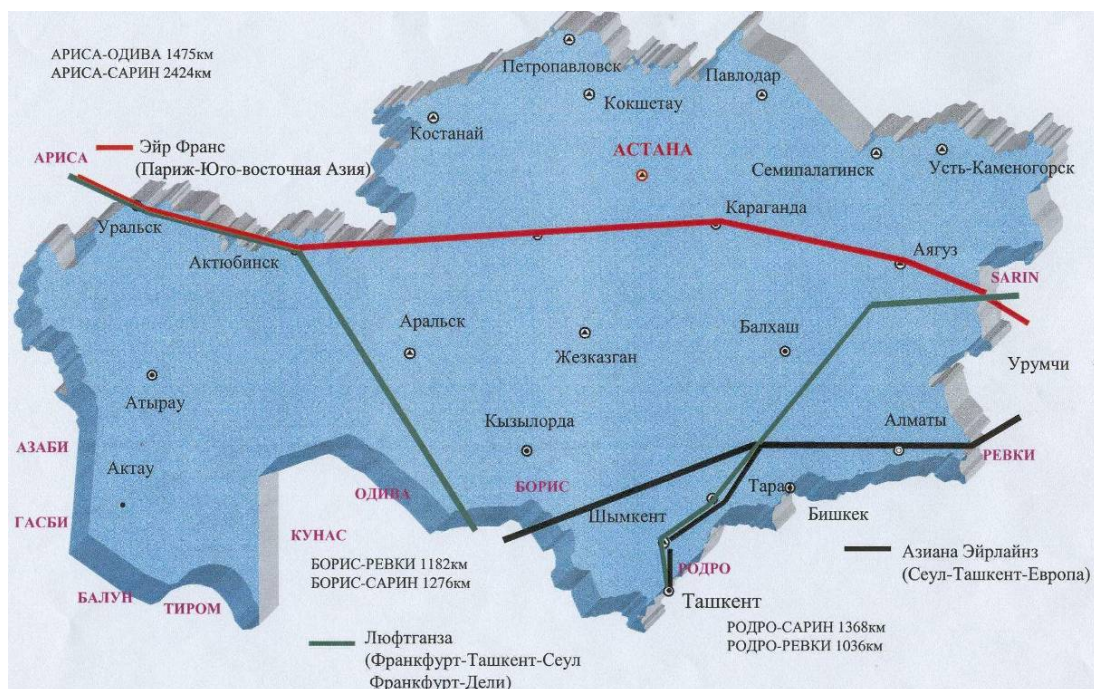
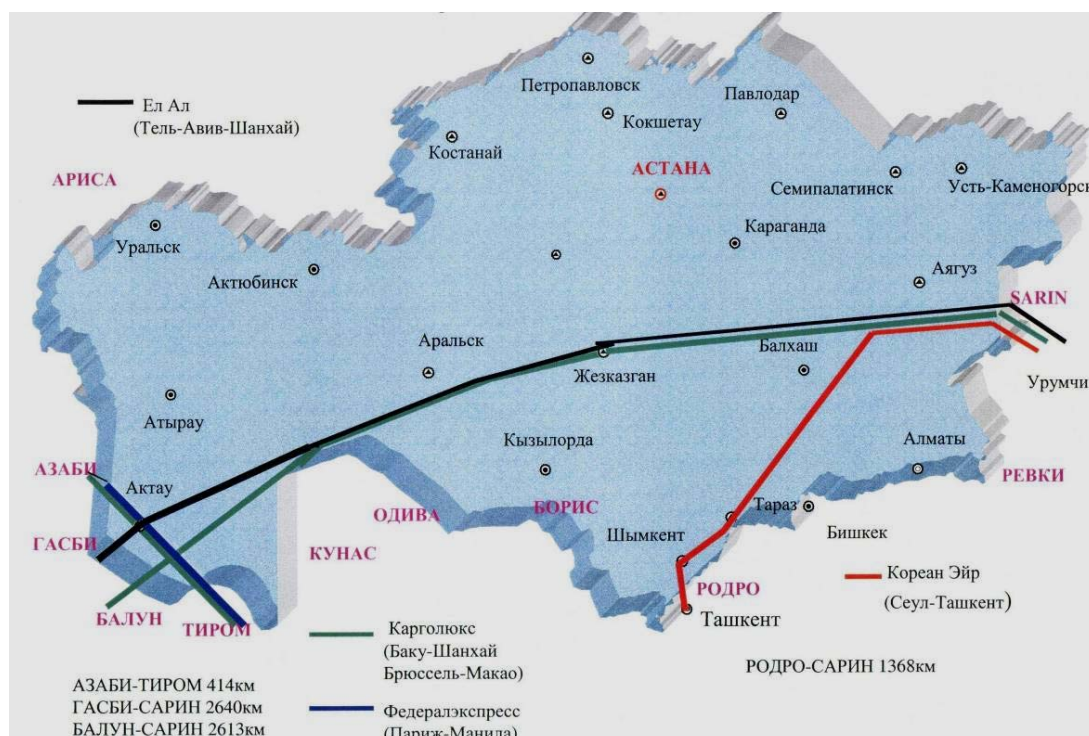


Рисунок 1: Основные воздушные коридоры, используемые для грузовых авиаперевозок авиакомпаниями «FedEx», «Карголюкс», «Корейн Эйрлайнз», «Ел Ал»



Для выполнения грузоперевозок по маршруту Европа - Юго-Восточная Азия иностранными авиакомпаниями дальнего зарубежья используются в основном такие типы воздушных судов, как: Боинг 747-200F, Боинг 747-400F, MD-11, Airbus – 340-300. Технические характеристики АО «Аэропорт «Сары Арка» позволяют принимать данные воздушные суда.

#### **MD-11**

- Максимальный взлетный вес - 283,670 тонн
- Максимальная полезная нагрузка - 91,670 тонн
- Запас топлива - 159 450 литров
- Максимальная дальность полета - 12 850 км



#### **Airbus 340-300 (обозначение A343)**

- Максимальный взлетный вес - 271 тонн
- Максимальная полезная нагрузка - 43,5 тонн
- Запас топлива - 141 500 л
- Максимальная дальность полета- 13 350 км с макс. полезной загрузкой - 7 200 км



#### **Boeing 747-400 Freighter (обозначение B744F)**

- Максимальный взлетный вес- 396,9 тонн
- Максимальная полезная нагрузка - 112,63 тонн
- Запас топлива - 203\_515 литров
- Максимальная дальность полета - 13 500 км с макс. полезной загрузкой - 8 230 км
- Крейсерская скорость - 901 км/ч
- Мин. длина взлетной полосы- 3 350 м



#### **Boeing 747-200 Freighter (обозначение B742F)**

- Максимальный взлетный вес - 351,5 тонн
- Максимальная полезная нагрузка - 112,39 тонн
- Запас топлива - 198 370 литров
- Максимальная дальность полета- 12 700 км с макс. полезной загрузкой - 8 230 км
- Крейсерская скорость - 895 км/ч
- Мин. длина взлетной полосы - 3 190 м



На сегодняшний день в европейских и азиатских авиакомпаниях находится более 500 самолетов, осуществляющих грузовые авиаперевозки по маршруту Европа-Азия. Существует огромный и перспективный рынок авиаперевозок по маршруту Европа-Восточная Азия, который составляет по разным оценкам 9-11% от всего рынка мировых перевозок. Кратчайший маршрут между

основными городами Европы и Восточной Азии проходит через аэропорты Казахстана, которые находятся посередине пути.



До распада СССР, западные компании в большей степени использовали маршруты, проходящие через Иран и Пакистан. Политическая ситуация в регионе приводит к выбору многими авиакомпаниями маршрутов через страны Средней Азии. Об этом свидетельствует неуклонный рост транзитных грузоперевозок через воздушное пространство Казахстана и Узбекистана за последние 5-10 лет.

### 3.1.1 Сведения о конкурирующих фирмах

В настоящее время в Республике Казахстан функционирует 22 аэропорта. Если рассматривать вопрос выполнения аэропортовых услуг для авиакомпаний, выполняющих авиаперевозки из Центрально-Казахстанского региона в Южный, Западный Казахстан, а также в зарубежье, то можно уже сейчас говорить о существовании конкуренции между аэропортами по основным видам услуг (взлет-посадка, обеспечение авиационной безопасности и др.). Как у пассажиров имеется выбор между авиакомпаниями, выполняющими рейсы в один и тот же город, так и у авиакомпаний уже имеется выбор, из какого из двух аэропортов, находящихся в одном регионе, производить вылеты, к примеру, аэропортов городов Астаны и Караганды, находящихся на расстоянии в 200 км. С развитием Международного аэропорта г. Астаны объем авиаперевозок (а, следовательно, и объем аэропортовых услуг для авиакомпаний) из аэропорта «Сары-Арка» г. Караганды значительно уменьшился. Поэтому, в первую очередь, серьезную конкуренцию для АО «Аэропорт «Сары-Арка» г. Караганды составляет международный аэропорт города Астаны, имеющий статус столичного аэропорта.

При рассмотрении рынка аэропортовых услуг для воздушных судов зарубежных авиакомпаний, выполняющих авиаперевозки транзитом через Республику Казахстан и производящих технические посадки в казахстанских аэропортах, существует конкуренция между аэропортами городов Астаны, Алматы, Караганды, Атырау.

Только четыре аэропорта способны принимать самолеты типа Боинг 747, это аэропорт Алматы, Астана, Караганды и Федеральное Государственное Унитарное Предприятие Федеральный Космический Центр ФГУП ФКЦ «Байконур». При этом только три аэропорта имеют навигационное оборудование удовлетворяющее требованиям ИКАО: Аэропорт Караганда соответствует 1-й категории ИКАО (с возможностью посадки при видимости 60 метров в высоту и 800 метров в длину). Аэропорты Алматы и Астана соответствуют 2-й категории ИКАО (с возможностью посадки при видимости 30 метров в высоту и 350 метров в длину).

Немаловажным фактором является коэффициент покрытия взлетно-посадочной полосы PCN (Pavement Classification Number), который должен превышать коэффициент давление на грунт воздушных судов ACN (Aircraft Classification Number). ACN для воздушных судов типа Боинг 747-400F составляет 38.

Однако стоит отметить, что аэропорт Караганды имеет более устойчивые погодные условия.

Таблица 7. Данные по аэропортам Республики Казахстан

№	Город	Категория а/п (метеоминимум: высота x длина)	PCN	Длина полосы (метров)	Состояние полосы	Состояние зданий и сооружений	Расст. до запасного а/п (км)
1	Алматы	2 (30x350)	50	4398	хорошее	удовлетворительное (есть терминалы под рукава, новое здание)	300
2	Астана	2 (30x350)	55	3501	хорошее	хорошее (есть терминалы под рукава, новое здание)	201
3	Актау	70x900	36	2652	среднее	удовлетворительное	365
4	Актюбинск	70x900	22	3097	среднее	удовлетворительное	409
5	Атырау	70x900	20	2358	среднее	удовлетворительное	365
6	Аркалык	70x900	31	2500	плохое	плохое	327
7	Байконур (Юбилейный)	100x1000	72	4500	хорошее	удовлетворительное	261
8	Балхаш	200x2500	20	2502	среднее	плохое	334
9	Жезказган	70x900	20	2600	среднее	плохое	372
<b>10</b>	<b>Караганда</b>	<b>60x800</b>	<b>43</b>	<b>3300</b>	<b>среднее</b>	<b>хорошее</b> (есть терминалы под рукава)	<b>201</b>
11	Кызылорда	70x900	37	2705	плохое	плохое	261
12	Кокшетау	70x900	27	2547	плохое	плохое	162
13	Костанай	70x900	30	2514	среднее	удовлетворительное	404
14	Павлодар	70x900	36	2500	среднее	удовлетворительное	302
15	Петропавлоск	70x900	36	2489	среднее	удовлетворительное	162
16	Семипалатинск	70x900	27	3096	плохое	плохое	165
17	Тараз	70x900	27	2900	плохое	удовлетворительное	160
18	Талдыкорган	80x1000	14	2500	плохое	плохое	230

19	Уральск	70x900	19	2400	среднее	удовлетворительное	409
20	Усть-каменогорск	70x900	22	2510	среднее	удовлетворительное	165
21	Шымкент	70x900	22	2800	среднее	удовлетворительное	160
22	Экибастуз	200x2500	16	2500	плохое	плохое	144

### 3.1.2 Сравнительная характеристика деятельности эмитента<sup>1</sup>

Статистические данные по Республике Казахстан по основному виду деятельности эмитента (аэропортовое и наземное обслуживание воздушных судов и пассажиров), как отдельная категория отсутствуют. Авиагрузоперевозки в общереспубликанских грузоперевозках составили в 2005 году 20,7 тыс. тонн. По сравнению с 2004 годом объемы грузоперевозок выросли на 13,3%, пассажироперевозок - на 27,8%. Пассажирооборот по сравнению с 2000 годом вырос в 1,8 раза.

*Таблица 8. Перевозки грузов воздушным транспортом общего пользования (тонн)*

	2002	2003	2004	2005
Республика Казахстан	15938	24213	18247	20667
Акмолинская	25	30	30	38
Актюбинская	71	88	84	74
Алматинская	-	7452	6146	10870
Атырауская	147	106	83	175
Западно-Казахстанская	-	12	3	-
Жамбылская	352	441	516	544
Карагандинская	18	13	44	90
Южно-Казахстанская	37	33	228	240
Восточно-Казахстанская	763	12	9	8
г. Астана	920	2836	7118	5418
г. Алматы	13605	13190	3986	3210

<sup>1</sup> Статистический сборник «Транспорт и связь Республики Казахстан» Агентства Республики Казахстан по статистике, 2006 г.



Таблица 9. Грузооборот воздушного транспорта общего пользования (тысяч тонно-километров)

	2002	2003	2004	2005
Республика Казахстан	52546,8	92883,5	66921,6	96662,8
Акмолинская	32,2	37,2	50,0	49,5
Актюбинская	53,0	68,0	64,0	51,7
Алматинская	17,0	39891,0	39630,0	67853,0
Атырауская	281,9	215,9	847,0	353,8
Западно-Казахстанская	-	53,7	1,7	-
Жамбылская	1120,0	1452,0	1701,0	2028,0
Карагандинская	18,0	13,2	72,8	72,9
Южно-Казахстанская	38,7	40,0	165,3	197,0
Восточно-Казахстанская	1330,6	9,8	7,9	6,7
г. Астана	680,4	5132,0	12619,0	15862,0
г. Алматы	48975,30	45970,7	11762,9	10224,2

Диаграмма 4.

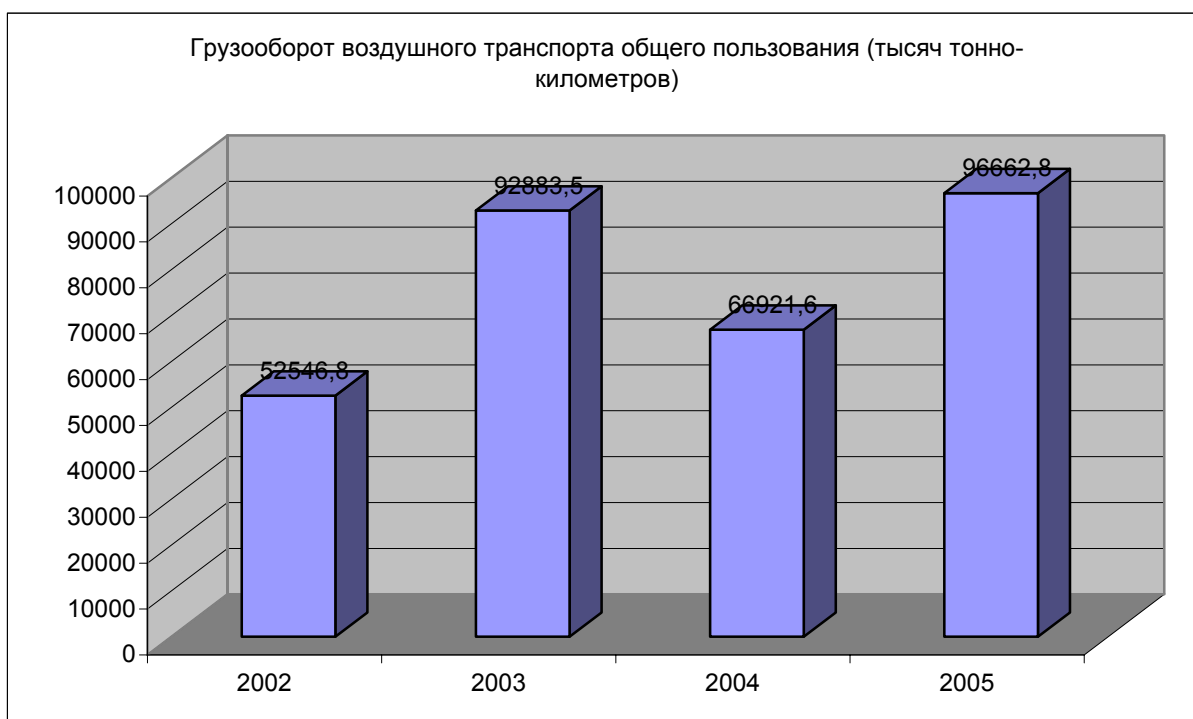


Диаграмма 5.

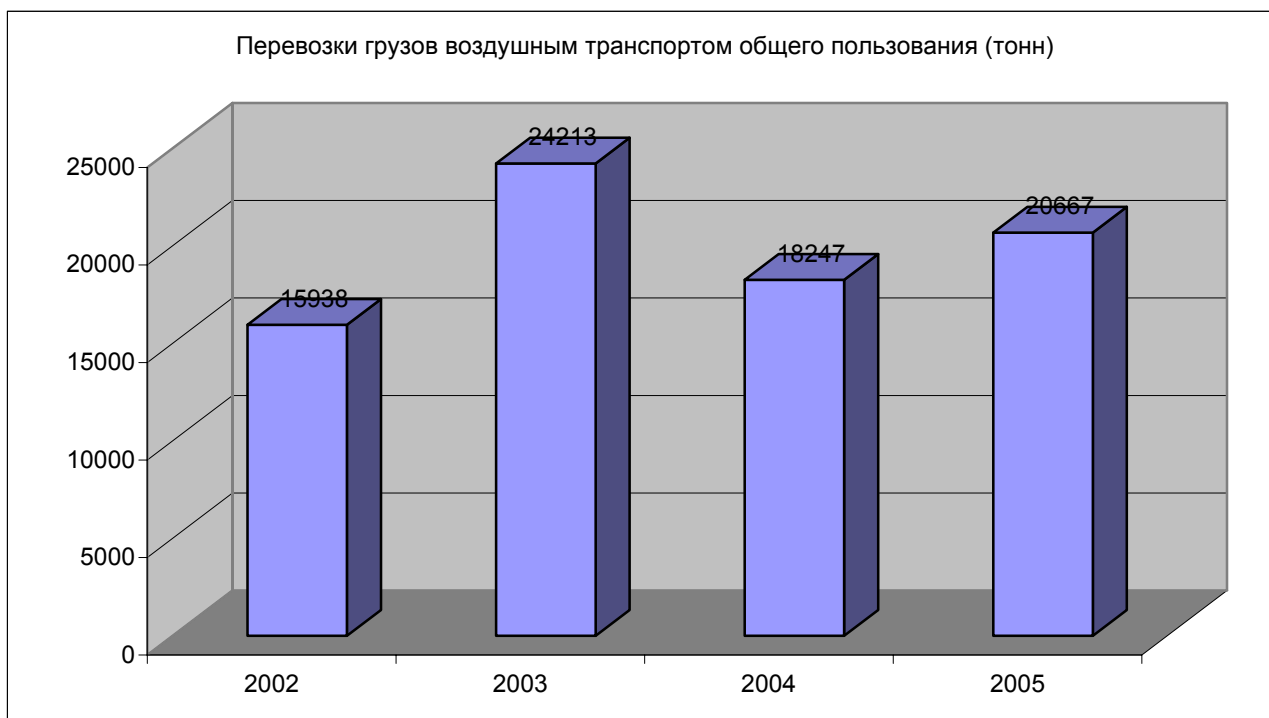


Таблица 10. Перевозки пассажиров воздушным транспортом  
общего пользования (тысяч человек)

	2002	2003	2004	2005
Республика Казахстан	1036,1	1275,2	1313,8	1679,1
Акмолинская	7,7	8,2	11,1	11,7
Актюбинская	43,3	46,8	42,9	32,7
Алматинская	0,2	26,8	27,7	45,9
Атырауская	64,7	46,8	51,8	68,7
Западно-Казахстанская	0,1	1,2	0,1	-
Жамбылская	4,9	6,4	12,8	18,7
Карагандинская	15,8	10,6	34,8	35,0
Южно-Казахстанская	56,7	61,3	172,8	196,4
Северо-Казахстанская	0,5	-	-	-
Восточно-Казахстанская	167,7	12,1	11,3	13,5
г. Астана	163,4	373,8	865,5	1162,0
г. Алматы	511,1	681,2	83,0	94,5

Диаграмма 6.

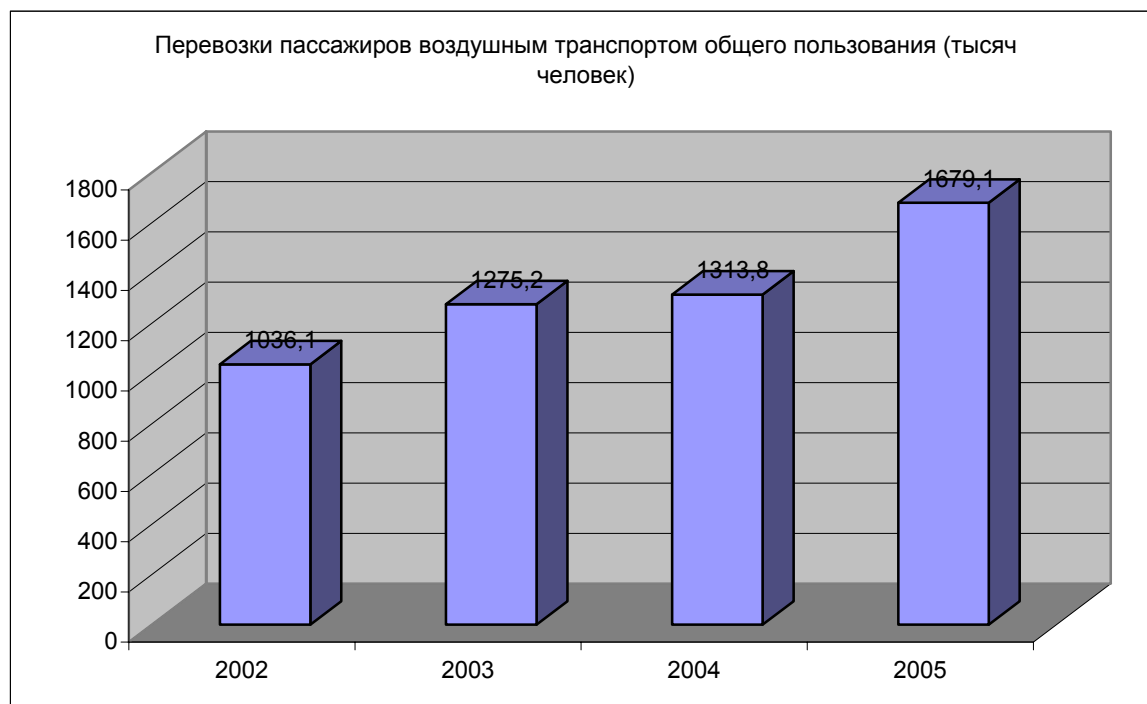
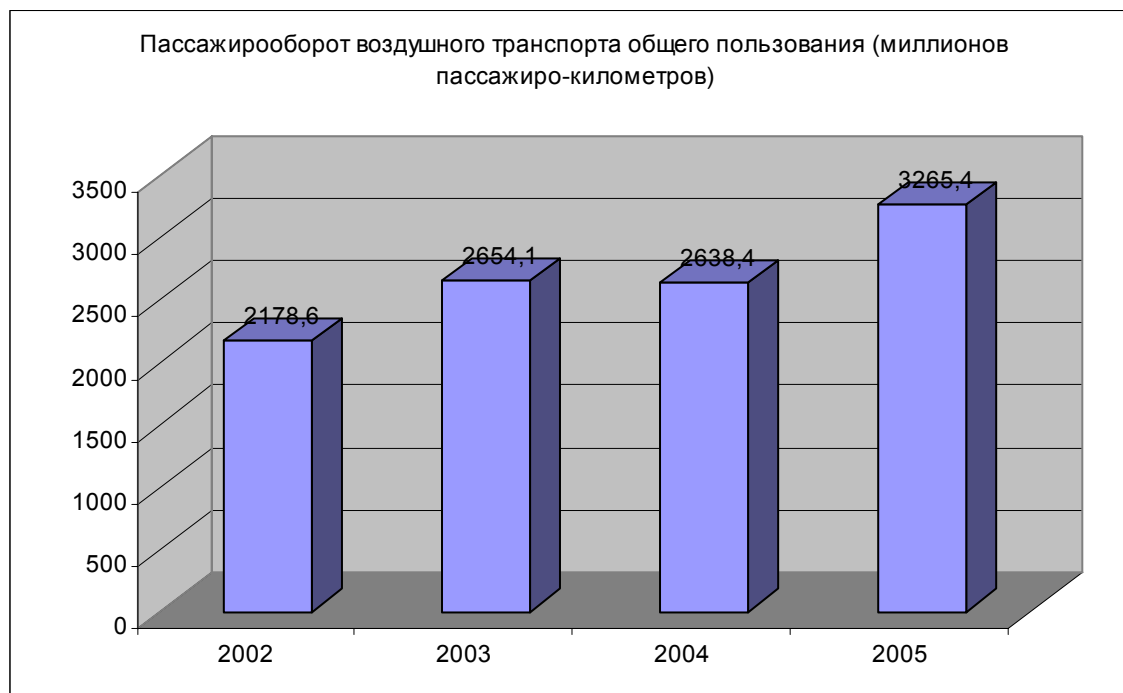


Таблица 11. Пассажирооборот воздушного транспорта общего пользования (миллионов пассажиро-километров)

	2002	2003	2004	2005
Республика Казахстан	2178,6	2654,1	2638,4	3265,4
Акмолинская	9,4	11,0	14,5	15,9
Актюбинская	43,5	45,1	41,6	28,3
Алматинская	0,3	89,3	77,3	121,7
Атырауская	98,8	60,8	58,7	94,5
Западно-Казахстанская	0,08	0,4	0,0	-
Жамбылская	15,8	22,2	38,0	67,2
Карагандинская	18,7	10,5	38,6	33,2
Южно-Казахстанская	54,9	84,4	184,9	167,6
Северо-Казахстанская	1,3	-	-	-
Восточно-Казахстанская	295,8	10,4	9,6	11,5
г. Астана	182,1	667,8	1939,8	2449,3
г. Алматы	1457,9	1652,2	235,4	276,2

Диаграмма 7.



### 3.1.3 Прогноз в отношении будущего развития отрасли и положения эмитента

Инфраструктурная политика в области гражданской авиации предусматривает<sup>2</sup>:

- поэтапное приведение технико-эксплуатационного состояния аэропортовых комплексов в соответствие с требованиями международных стандартов ИКАО, включая строительство, реконструкцию и капитальный ремонт аэродромных и аэропортовых комплексов;
- создание сети местных аэродромов для обслуживания удаленных от центра территорий, не имеющих альтернативного транспортного сообщения, включая строительство, восстановление грунтовых взлетно-посадочных полос и аэродромных площадок и их содержание для круглогодичного приема-отправки легких воздушных судов и вертолетов;
- соблюдение политики интенсивного развития и финансового обеспечения мероприятий по созданию региональных авиакомпаний;
- расширение авиапарка, развитие рынка внутренних авиасообщений и крупных узловых аэропортов в городах Астане, Алматы и Атырау;
- количественное и качественное приведение радионавигационного комплекса в соответствие с международными требованиями для обслуживания международного (транзитного) и внутреннего воздушного движения без ограничений, включая перспективное расширение для обслуживания всех направлений в межобластном и сельском сообщении без ограничений.

В приоритетном порядке будут проведены реконструкция и обновление аэродромной инфраструктуры следующих аэропортов:

<sup>2</sup> Транспортная стратегия Республики Казахстан до 2015 года.



- в 2006-2010 годы - Алматы, Актау, Актобе, Атырау, Жезказган, Костанай, Кызылорда, Павлодар, Усть-Каменогорск и Шымкент. В перспективе предусматривается организация воздушных сообщений между областными центрами и местами исторического и культурного значения для развития туризма (Туркестан), а также имеющими санаторно-курортную инфраструктуру (Алаколь, Балхаш, Баянаул, Боровое);

- в 2011-2015 годы - Балхаш, Караганда, Кокшетау, Петропавловск, Семипалатинск, Талдыкорган, Тараз и Уральск.

В условиях меняющегося спроса на авиационные перевозки парк воздушных судов будет обновляться на основе операционного и финансового лизинга.

Аэропорт «Сары-Арка» является запасным для аэропортов Алматы и Астаны. При условии достижения высокого уровня обслуживания современных воздушных судов (ВС), а также возможности предоставления качественного сервиса пассажирам и экипажам ВС, аэропорт будут использовать в качестве запасного не только отечественные, но и зарубежные авиакомпании. Исходя из статистических данных, пролегающих в районе Карагандинской зоны УВД трасс и метеоусловий, складывающихся в аэропортах, для которых аэропорт «Сары-Арка» является запасным можно осуществить прогноз степени использования аэропорта «Сары-Арка» в качестве запасного. Планируется увеличить количество самолетовылетов на запасной за счет привлечения зарубежных ВС взлетной массой от 150 до 250 тонн и выше авиакомпаний АК «KLM» (Амстелвин, Голландия), АК «British Airways» (Лондон, Великобритания), АК «Lufthansa» (Франкфурт, Германия) и т.д., которые совершают полеты в аэропорты Астана и Алматы и используют в качестве запасного аэропорт «Бишкек». Предусматривается увеличение количества самолетовылетов воздушных судов по метеоусловиям на запасной аэродром до 3,6% от общего объема самолетовылетов, что составит дополнительно 17 самолетов в год. Часть доходов также планируется получить за счет привлечения грузовых ВС, доставляющих груз в Астану. Немаловажным направлением является организация на базе имеющихся грузовых складов и склада временного хранения, учрежденного таможенным комитетом свободной аэропортовой зоны по хранению, обработке и транзиту грузов в города Казахстана и дальнего зарубежья. За счет приведения в соответствие расходно-затратной части производства, численности работников, перераспределения персонала в производственных помещениях предполагается сохранить основные производственные издержки на прежнем уровне.

Основную роль будет играть развитие транзитного потенциала аэропорта Караганды за счет оказания услуг по технической посадке для грузовых рейсов по маршруту Европа – Восточная Азия, а также по другим маршрутам, пролегающим через аэропорт Караганды.

### **3.2. Деятельность АО «Аэропорт «Сары-Арка»**

Аэропорт "СарыАрка" - один из крупнейших в Центральном Казахстане комплексов по наземному обслуживанию авиаперевозок пассажиров, грузов и почты, расположенный в 22 км юго-восточней Караганды и в 200 км от Астаны - новой столицы Казахстана. Авиатрасса через аэропорт "СарыАрка" - одно из самых удобных и экономически выгодных межконтинентальных воздушных сообщений. Это обусловлено выгодным географическим положением Казахстана и, в частности, г.Караганды - на перекрестке транспортных потоков из Европы, Юго-Восточной Азии, Ближнего и Дальнего Востока.

На сегодняшний день аэропорт "Сары-Арка" это современный уникальный аэропортовый комплекс занимающий площадь 265 гектар, имеющий высокие технические и эксплуатационные характеристики, соответствующие международным стандартам и располагающий мощным потенциалом для развития. Проектные мощности аэропорта позволяют в год обслуживать до 2.5 млн. пассажиров, обрабатывать до 18 тыс. тонн груза и 7 тыс. тонн почты. За период с 01 января

по 31 августа 2007 года, АО «Аэропорт Сары-Арка» оказало услуги по обслуживанию 75.005 пассажиров, 1.502 ВС и 938 тонн грузов и почты.

Аэропорт работает в круглосуточном режиме, обеспечивает таможенный, пограничный и санитарно-карантинный контроль.

Аэродром располагает искусственной взлетно-посадочной полосой размером 3300м. х 60м., тремя рулежными дорожками, перроном и 23-мя местами стоянок для воздушных судов, которые дают возможность принимать воздушные суда типа Б-747, Б-757, Б-737, Ил-96-300, Ил-86, Ил-62, Ил-76, АН-124, Ту-154, которые являются воздушными судами 1 класса, и другие воздушные суда 2,3 и 4 классов.

Аэропорт оснащен современным радиотехническим и светотехническим оборудованием ОВИ-1 (огни визуальной интенсивности 1 категории)<sup>3</sup> типа «ДЗ<sup>4</sup>», которое расположено на взлетной полосе и позволяющим производить посадки с обоими курсами по минимуму первой категории ИКАО<sup>5</sup>. Дистанционное управление светосигнальным оборудованием осуществляется компьютерной системой AMS-1<sup>6</sup>. Навигационное оснащение: VOR/DME-KRG-1134, NDB-КА-299<sup>7</sup>.

Здание аэровокзала общей площадью 30 тыс. кв.м. Для VIP-пассажиров предоставляются услуги бизнес-зала, где каждому пассажиру предоставляется индивидуальное обслуживание по предполетным процедурам - регистрация билетов, оформление багажа, таможенный и пограничный контроль, доставка к воздушному судну на отдельном легковом транспорте. В бизнес зале имеется бар и отдельный зал для приема высокопоставленных лиц.

На привокзальной площади оборудована стоянка для автотранспорта.

Имеющийся аэровокзальный комплекс, проектной пропускной способностью 1200 пассажиров в час, в котором оборудованы зоны прилета и вылета пассажиров, расположен ресторан на 150 мест, работающий в круглосуточном режиме, экспресс бар, цех бортового питания. Гостиница аэропорта способна принимать одновременно более 70 человек.

Для качественного обслуживания воздушных судов и пассажиров, аэропорт располагает всеми необходимыми объектами, производственными службами предусмотренными технологическими процессами, аэровокзальным комплексом. Для работы аэровокзального комплекса в автономном режиме имеется две котельные (на твердом и жидком топливе), собственная скважина для обеспечения питьевой и технической водой.

В аэровокзальном комплексе размещаются отдельные технологические секторы для обслуживания пассажиров внутренних и международных линий, оснащенные необходимым оборудованием, предназначенным для обеспечения пассажирских, багажных и грузовых перевозок.

<sup>3</sup> Система посадки 1 категории – система посадки, которая обеспечивает данные для управления ВС от границы зоны действия до точки, в которой линия курса пересекает линию глиссады на высоте 60 м над горизонтальной плоскостью, находящейся на уровне порога ВПП ( взлетно-посадочной полосы).

<sup>4</sup> Система светосигнального оборудования по 1 категории (чешское производство).

<sup>5</sup> International Civil Aviation Organization ( ICAO) ИКАО – Международная организация гражданской авиации.

<sup>6</sup> Система АМС-1 в аэропорту г. Караганда содержит оборудование для дистанционного управления светосигнальным оборудованием взлетно-посадочной полосы и рулежных дорожек, включая мониторинг и оценку данных о работоспособности светосигнального оборудования, регуляторов яркости.

<sup>7</sup> VOR/DME – дальномерный радиомаяк. KRG – позывной. Трехбуквенный код маяка VOR. Карагандинского аэропорта. 113,4 МГц – рабочая частота. NDB – дальняя и ближняя приводные радиостанции. КА – позывной дальней приводной радиостанции МК – 230 градусов.

299-КГц – рабочая частота дальней приводной радиостанции МК – 220 градусов.



Для проведения регламентов технического обслуживания, служба оснащена ангарным укрытием, позволяющим обслуживать ВС типа Ил, Ту, Boeing, Airbus и др. Производственно-техническая база ИАС (инженерно-аэродромная служба) располагает лабораторией по проверке и текущему ремонту авиационного и радиоэлектронного оборудования. Имеются склады для хранения возвратно-обменного фонда агрегатов и запасных частей воздушных судов.

Аварийно-спасательное обеспечение полетов осуществляется силами аварийно-спасательной команды, в составе которой выполняет свои функции пожарно-спасательная команда, имеющая на вооружении пожарные автомобили среднего и тяжелого класса АА-40, АА-60. Для проведения аварийно-спасательных работ служба располагает 4-мя единицами спецтехники (пожарные автомобили). Личный состав имеет необходимую подготовку для проведения аварийно-спасательных работ.

На территории аэропорта находится базовый склад ГСМ вместимостью 2 350 куб.м. В 2005 году введен в эксплуатацию прирельсовый<sup>8</sup> склад ГСМ вместимостью 400 куб.м. Служба ГСМ имеет 6 топливозаправщиков типа ТЗ-22. Аэропорт имеет свое агентство<sup>9</sup> по бронированию и продаже авиаперевозок, в центре города, оснащенное современными международными системами бронирования «Амадеус», «Габриель», «Сирена 2-3», «Сирена 2000».

За счет заключенных договоров с 15 субагентами Авиаагентство АО «Аэропорт Сары-Арка» имеет разветвленную сеть точек продаж по г. Караганде и Карагандинской области.

По результатам проведенных переговоров заключены договора с авиакомпаниями «МК Airlines Limited» (Великобритания), «Lufthansa Cargo AG» (Германия), «SRX Transcontinental» (Узбекистан), ЗАО «Авиапредприятие «ТЕСИС» (Россия), ЗАО «АК «КАПО им.С.П. Горбунова» (Россия), ЗАО "АК "Волга - Днепр" (Россия), ОАО "АК "Атлант-Союз" (Россия), "Турецкие авиалинии ИНК" (Турция), «D.E.T.A. Air», АО «АК «Саяхат» (Казахстан) и другими.

В стадии подписания находится договор с авиакомпаниями «Martin Air» (Амстердам, Нидерланды), «Qanot Charq» (Ташкент, Узбекистан). В качестве запасного по метеоусловиям наш аэропорт будут использовать в этом году следующие авиакомпании: «Lufthansa Cargo AG» (Германия), «British Airways Cargo» (Лондон, Великобритания), «ELAL» (Лод, Израиль). АО «Аэропорт Сары-Арка» планирует подписать данные договора до конца 2007 года.

Проводятся дальнейшие переговоры с руководством крупных иностранных авиакомпаний, выполняющих грузовые транзитные авиаперевозки через воздушное пространство Республики Казахстан с технической посадкой в аэропортах Казахстана с целью дозаправки. С авиакомпаниями «Martin Air» (Амстердам, Нидерланды), «Shanghai Airlines Cargo» (Шанхай, Китай), «Air China Cargo» (Пекин, Китай) переговоры об использовании аэропорта г. Караганды для обслуживания транзитных рейсов находятся в завершающей стадии. В мае 2007 года в г. Караганде проведен второй этап переговоров с крупной авиакомпанией «Cargolux» о начале обслуживания в нашем аэропорту ее воздушных судов. Первый этап переговоров проходил в Европе в 2006 году. Представители авиакомпании прибыли непосредственно в аэропорт г. Караганды для определения готовности аэропорта для обслуживания их воздушных судов. Начало полетов «Cargolux» через аэропорт «Сары-Арка» с 10 октября 2007 года. С 01 января 2008 года частота полетов должна увеличиться до четырех, затем возможно до восьми рейсов в

<sup>8</sup> В районе аэропорта нет своего железнодорожного тупика, поэтому АО «Аэропорт «Сары-Арка» вынуждено было выкупить участок земли в районе ж/д станции «Сортировочная» под строительство склада авиа ГСМ. ГСМ транспортируется в цистернах до склада, затем разгружается в специальные емкости и далее транспортируется автотранспортом в аэропорт для слива в емкости на складе авиаГСМ с последующей заправкой ВС.

<sup>9</sup> Агентство является структурным подразделением АО «Аэропорт «Сары-Арка», основной деятельностью которого является бронирование и продажа авиабилетов для различных авиакомпаний. Авиаагентство «Аэропорт «Сары-Арка» находится по адресу: 100000, г. Караганда, пр. Бухар-Жырау, д. 29.

неделю. Кроме того, начаты переговоры с крупной европейской авиакомпанией «Finnair Cargo» (Хельсинки, Финляндия).

Уже в этом году о намерении выполнять полеты заявили компании: «Martin Air», «Malaysian Airlines» (Куала-Лумпур, Малайзия), АК «Shanghai Airlines Cargo» (Китай), АК «Air China Cargo» (Китай).

Прогнозное количество рейсов представлено в следующей таблице.

*Таблица 12. Плановое расписание привлекаемых грузовых транзитных рейсов (шт.)*

Авиакомпания	Тип ВС	Рейсов в неделю до 09/2007	Рейсов в неделю с 09/2007	Рейсов в неделю с 01/2008
ЗАО АК "КАПО им.С.П. Горбунова" (Россия)	Ил-62	1	4	5
ЗАО «Авиапредприятие «ТЕСИС» (Россия)	В-747	1	2	2
«МК Airlines» (Великобритания)	В-747	1	1	2
ЗАО «АК «Аэрофлот Карго» (Россия)	DC-10		1	2
«D.E.T.A. Air» (Казахстан)	Ил-62		2	2
«East Wind Airtransport» (США)	Ил-76		1	2
«Cargolux» (Люксембург)	В-747		1	8
«Martin Air» (Нидерланды)	В-747			6
«Shanghai Cargo» (Китай)	MD-11			4
«Focus Air» (США)	В-747		0,5	1
Прочие			0,5	4
<b>Итого рейсов в неделю :</b>		<b>3</b>	<b>13</b>	<b>38</b>

При выполнении расчета плана доходов, расходов и прибыли АО «Аэропорт «Сары-Арка» использована следующая Программа обслуживания большегрузных ВС типа Б-747, которой предусмотрено следующее количество самолетовылетов (различные типы воздушных судов условно приведены к обслуживанию ВС типа Б-747/200F):

*Таблица 13. Количество обслуживания большегрузных ВС(шт.)*

Год		Количество самолетовылетов Б-747/200F в год	Количество самолетовылетов Б-747/200F в сутки
2007	1-й	144	0,3
2008	2-й	1 350,0	4,0
2009	3-й	1 550,0	4,5





2010	4-й	1 700,0	5,0
2011	5-й	2 100,0	6,0
2012	6-й	2 100,0	6,0

Выполняя предлагаемую программу по обслуживанию большегрузных ВС, из года в год предполагается стабильное увеличение чистой прибыли.

### 3.3. Поставщики и потребители

*Таблица 14. Крупные поставщики*

п/п	Поставщик	Услуги, товар	Местонахождение	Доля в общем объеме поставок (%)
	ТОО «БС – Контрактинг»	На поставку нефтепродуктов	РК, г. Алматы, мкр. 3, д. 32, кв. 34	92,6

*Таблица 15. Крупные потребители*

п/п	Потребитель	Услуги, товар	Местонахождение	Доля в общем объеме реализации (%)
1	Федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная транспортная компания «Россия»	На аэропортовое и наземное обслуживание	196210, Санкт Петербург, ул. Пилотов, д. 18, корпус 4.	10,4
2	АО «Эйр Астана»	На аэропортовое и наземное обслуживание	010000, г. Астана, мкр. Самал 12, Бизнес Центр Астана Тауэр, 12 этаж	20,4
3	АО «Tulpar Asia Service»	На аэропортовое и наземное обслуживание	г. Караганда, ул. Пассажирская, 15А, кааб. 411	15,1
4	«МК Airlines Limited» Landhurst, Hartfield, East Sussex, TN7 4DH, UK	На аэропортовое и наземное обслуживание	Landhurst, Hartfield, East Sussex, TN7 4DH, UK (Ланджерст, Хартфилд, Восточный Суссекс, Великобритания)	22,4

### 3.4. Лицензии

○ Государственная лицензия на занятие медицинской деятельностью Серия ЛП № 001304 от 13.05.02 г., постоянная, выдана Министерством здравоохранения Республики Казахстан.



- Государственная лицензия на право перевозки опасных грузов Серия OGT № 017178 от 25.08.04 г. постоянная, выдана Управлением транспортного контроля по Карагандинской области.
- Государственная лицензия на передачу и распределение электроэнергии № 003159 от 24.09.04 г., постоянная, выдана Министерством энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан.
- Государственная лицензия на занятие производством, передачей и распределением тепловой энергии № 0008757 от 14.09.04 г., постоянная, выдана Государственным Учреждением «Областное управление жилищно-коммунального хозяйства, транспорта и связи».
- Государственная лицензия на занятие розничной реализацией алкогольной продукции №0008771 от 24.09.2004 г., постоянная, выдана Акиматом Карагандинской области.
- Государственная лицензия на право перевозки опасных грузов Серия OGT № 017223 от 24.12.04 г. постоянная, выдана Управлением транспортного контроля по Карагандинской области.
- Государственная лицензия на покупку в целях перепродажи электроэнергии № 0001958 от 05.09.03 г., постоянная, выдана Министерством энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан.
- Государственная лицензия на эксплуатацию электрических сетей и подстанций № 004132 от 19.07.05 г., постоянная, выдана Министерством энергетики и минеральных ресурсов РК.
- Государственная лицензия на занятие охранной деятельностью по защите жизни, здоровья своих работников и собственного имущества, в том числе при его транспортировке № 001003 от 08.12.04 г., постоянная, выдана Министерством внутренних дел РК.

### 3.5. Сведения об условиях важнейших контрактов

Ниже приведена информация о договорах<sup>10</sup>, АО «Аэропорт Сары-Арка», которые могут оказать в будущем существенное влияние на деятельность Компании:

- **АО «Эйр Астана» (Казахстан, г. Алматы):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 138 от 01.01.06 г.;
  - по обеспечению бортовым питанием № 135 от 22.06.06 г.;
- **ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» (Россия, г.Москва):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 8 от 25.01.06 г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 126 от 13.06.06 г.;
- **ОАО «Домодедовские авиалинии» (Россия, г.Москва):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 39 от 24.02.06 г.;
  - по обеспечению бортовым питанием № 65 от 27.03.06 г.;

<sup>10</sup> Сумма договоров не приводится по той причине, что оплата услуг осуществляется на основании выполненных работ.



○ **РУП «Национальная авиакомпания «БЕЛАВИА»(Беларусь, г. Минск):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание №172 от 29.06.05 г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 174 от 29.06.05 г.;
- по обеспечению бортовым питанием № 173 от 29.06.05 г.;

○ **ФГУП «ГТК «Россия» (Россия, г. Санкт-Петербург):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 330 от 30.12.05 г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 316 от 27.12.05 г.;
- по обеспечению бортовым питанием № 17 от 06.02.06 г.;

○ **АО «АК «Tulpar Avia Service» (Казахстан, г. Караганда):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 284 от 05.12.05 г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 285 от 05.12.05г.;
- по обеспечению бортовым питанием № 286 от 05.12.06г.;

○ **Компания "Турецкие авиалинии ИНК"(Турция, г. Стамбул):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание №83 от 02.05.06г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 92 от 10.05.06г.;

○ **АО «Сибирская авиатранспортная компания» (Россия, г.Красноярск):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание №101 от 12.06.07г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 102 от 12.06.07г.;

○ **Филиал АО «Авиакомпания Кокшетау» (Казахстан, г. Кокшетау):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 121 от 25.06.07г.;

○ **ТОО «Сириус-АВ» (Казахстан, г. Астана):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 84 от 17.05.07г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 85 от 17.05.07г.;

○ **ОАО «Новосибирское авиапредприятие» (Россия, г.Новосибирск):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 131 от 23.07.07 г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 136 от 23.07.07г.;
- по обеспечению бортовым питанием № 138 от 30.07.07г.;



- **ТОО «Olimp Air» (Казахстан, г. Караганды):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 66 от 13.04.07 г.;
  - на заправку ВС ГСМ № 75 от 26.04.07г.;
  
- **АО «Авиакомпания «SAYAT AIR» (Казахстан, г. Астана):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 134 от 23.07.07г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 135 от 23.07.07г.;
  
- **ТОО «Фирма САЯТ» (Казахстан, г. Астана):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 113 от 25.06.07г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 114 от 25.06.07г.;
  
- **ТОО «Berkut Air Services KZ» (Казахстан, г. Алматы):**
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 114 от 25.06.07г.;
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 79 от 25.05.06 г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 81 от 25.05.06г.;
  - по обеспечению бортовым питанием № 80 от 25.05.06г.
  
- **МК Airlines Limited (Великобритания, г. Ланджерст):**
  - стандартное соглашение по наземному обслуживанию № 94 от 12.06.07 г.;
  
- **EAST Wind Airtransport (США, г. Тортола):**
  - стандартное соглашение по наземному обслуживанию № 103 от 12.06.07 г.;
  
- **Lufthansa Cargo AG (Германия, г. Кельстрербах):**
  - стандартное соглашение по наземному обслуживанию № 259 от 29.12.06 г.;
  
- **ЗАО «АК «КАПО им.С.П. Горбунова» (Россия, г. Казань):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание №178 от 29.08.06г.;
  
- **ЗАО «Авиапредприятие «ТЕСИС» (Россия, г. Москва):**
  - стандартное соглашение по наземному обслуживанию № 106 от 14.06.2007 г.;
  
- **D.E.T.A. Air (Казахстан, г. Алматы):**

- на аэропортовое и наземное обслуживание № 88 от 22.05.07 г.;
- на заправку ВС ГСМ аэропорта № 89 от 22.05.07г.;
- **ЗАО "АК "Волга - Днепр" (Россия, г.Ульяновск):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 191 от 12.09.06г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 192 от 12.09.06г.;
- **ЗАО "АК "Русское небо"(Россия, г. Москва):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание №221 от 27.10.06г.;
- **ОАО "АК "Атлант-Союз" (Россия, г. Москва):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание №84 от 02.05.06г.;
- **SRX Transcontenital (Узбекистан, г. Ташкент):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 268 от 30.12.06г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 269 от 30.12.06г.;
- **АО «АК «Саяхат» (Казахстан, г. Алматы):**
  - на аэропортовое и наземное обслуживание № 74 от 26.04.07 г.;
  - на заправку ВС ГСМ аэропорта № 75 от 26.04.07г.

### 3.6. Объемы реализованной продукции

Таблица 16: Объемы реализованных услуг

Услуги	2005		2006		II/2007	
	Сумма (тыс.тенге)	Уд. Вес (%)	Сумма (тыс.тенге)	Уд. Вес (%)	Сумма (тыс.тенге)	Уд. Вес (%)
Обслуживание воздушных судов	1 193 853	99,89	614 167	99,6	425 681,4	93,53
Реализация медицинских услуг	172	0,09	2 175	0,35	1 814,5	0,40
Реализация продукции ресторана	1 106	0,02	158	0,05	27 650,1	6,07
<b>ИТОГО:</b>	<b>1 195 131</b>	<b>100</b>	<b>616 500</b>	<b>100</b>	<b>455 146</b>	<b>100</b>

Снижение полученных доходов обусловлено снижением объемов оказанных услуг, которое, в свою очередь, обусловлено снижением количества полетов из аэропорта г. Караганды.

Причины уменьшения количества полетов из аэропорта г. Караганды носят, как рыночный, так и административный характер. Так, количество рейсов в Объединенные Арабские Эмираты авиакомпании АО «Атырау Ауде Жолы» (Атырау, Казахстан) уменьшилось в связи с

ужесточением таможенных процедур Казахстана. В связи с этим с марта 2006 года были практически отменены грузопассажирские и грузовые рейсы авиакомпании АО «Атырау Ауе Жолы» в Объединенные Арабские Эмираты, которые выполнялись в основном для шоп-туров. По этой же причине произошло существенное сокращение рейсов по программе туристической фирмы ТОО «Фирма САЯТ».

Кроме того, в октябре 2005 года Комитет Гражданской Авиации отменил выполнение рейсов авиакомпании ТОО «Авиакомпания «Скат» (Шымкент, Казахстан) по направлению «Алматы-Караганда-Костанай» (частично в Усть-Каменогорск, Петропавловск) и обратно (выполнялось в среднем пять раз в неделю туда и обратно, т.е. по два рейса в день, что составляло десять полетов в неделю). Таким образом, общее количество рейсов в неделю, обслуживаемых на алматинском направлении в аэропорту «Сары-Арка», уменьшилось с 17 до 7.

Причиной снижения объемов аэропортовых услуг в 2006 году также явилось невыполнение рейсов авиакомпанией «Aeroflight GmbH&Co» (Гамбург, Германия) и белорусской авиакомпанией Республиканское унитарное предприятие «Национальная авиакомпания «БЕЛАВИА», выполнявших регулярные рейсы в 2005 году. Белорусская авиакомпания РУП «Национальная авиакомпания «БЕЛАВИА» обычно выполняла рейсы по маршруту «Минск – Караганда – Минск» в летнее время (один раз в неделю). Причиной невыполнения рейсов в 2006 году послужила малая загрузка рейсов в 2005 году, и, соответственно, убыточность выполненных рейсов. Однако летом 2007 года, рейсы авиакомпанией РУП «Национальная авиакомпания «БЕЛАВИА» выполнялись, т.е. объемы обслуживания рейсов авиакомпании РУП «Белавиа» в 2007 году в основном были восстановлены. Авиакомпания «Aeroflight GmbH&Co» без объяснения причин полностью перестала выполнять рейсы из Германии в Караганду.

Таблица 16-1: Анализ снижения дохода от реализации услуг

	2005 год		2006 год		Отклонение, тыс. тенге
	тыс. тенге	Уд.вес %	тыс. тенге	Уд.вес %	
<b>Доходы от реализации услуг</b>	1 195 131,30	100,0	616 499,92	100,0	-578 632,0
<b>в т.ч.</b>					
Aeroflight GmbH&Co	50 658,0	4,2	0,0	0,0	-50 658,0
ТОО «Авиакомпания «Скат»	66 383,5	5,6	1 621,9	0,3	-64 761,6
АО «Атырау Ауе Жолы»	373 193,9	31,2	23 844,6	3,9	-349 349,3
РУП «Национальная авиакомпания «БЕЛАВИА»	19 779,8	1,7	1 487,9	0,2	-18 291,9
ТОО "Фирма САЯТ"	60 945,5	5,1	42 137,6	6,0	-18 807,9

Однако, реализуемая в настоящее время инвестиционная программа, направленная на полную модернизацию аэропортового комплекса «Сары-Ара», позволит обеспечить поступление доходов от совершенно новых видов услуг в аэропорту. Данная инвестпрограмма выполняется за счет средств ТОО «Sky Service», которые инвестируются на возвратной основе. Общая сумма инвестиций предусматривает до 4,05 млрд. тенге. (по состоянию на 01 октября 2007 года инвестировано 2,2 млрд. тенге, оставшуюся часть инвестиций ТОО "Sky Service" планирует осуществить до конца 2007 года путем предоставления займа и оплаты приобретаемых Компанией товаров и полученных услуг). Именно, эти виды доходов создадут «скачок» уровня доходов АО «Аэропорт «Сары-Арка». Это, во-первых, обслуживание воздушных судов, выполняющих грузовые транзитные авиаперевозки через воздушное пространство Республики Казахстан с технической посадкой в аэропортах Казахстана. Указанные авиакомпании являются



принципиально новыми потребителями, обуживаемыми в аэропорту «Сары-Арка». До 2007 года обслуживание в аэропорту «Сары-Арка» воздушных судов, выполняющих грузовые транзитные авиаперевозки через воздушное пространство Республики Казахстан с технической посадкой в аэропортах Казахстана, - было единичным (2006 год – 0, 2005 год – 1, 2004 – 1). Во-вторых, обработка и хранение поступающих и отправляемых грузов в новом карго-терминале.

### 3.7. Позитивные и негативные факторы

К позитивным факторам, влияющим на доходность деятельности эмитента, относятся:

- жесткий мониторинг расходов на оплату труда с максимальной оптимизацией структуры расходов;
- расширение действующего комплекса ГСМ и приобретение оборотного объема ГСМ;
- внедрение маркетинговой программы (планируется вести эффективную рекламу);
- контакты с авиакомпаниями дальнего и ближнего зарубежья;

К негативным факторам, влияющим на доходность деятельности эмитента, относятся:

- высокие тарифы на авиаперевозки, которые в свою очередь, зависят от высоких тарифов за аэронавигационное обеспечение полетов на территории Казахстана и высокой стоимости авиаГСМ;
- низкая платежеспособность населения, проживающее в карагандинском регионе;
- функционирование построенного международного аэропорта в городе Астана.

### 3.8. Ключевые факторы, влияющие на деятельность Компании

#### Сезонность деятельности

В целом оказание аэропортовых услуг носит ярко выраженный сезонный характер.

В осенне-зимнюю навигацию объемы услуг снижаются, а в весенне-летнюю навигацию объемы услуг возрастают по сравнению с осенне-зимней навигацией.

#### Доля импорта/экспорта

Таблица 17. Доля импорта/экспорта

	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Доля импорта, %	0,93	1,80	10,82
Доля экспорта, %	-	-	-

#### Договоры и обязательства

Сделки, которые должны быть совершены или исполнены в течение шести месяцев с даты принятия решения об эмиссии облигаций, сумма которых превышает пятидесяти процентов балансовой стоимости активов АО «Аэропорт «Сары-Арка» по состоянию на 01 июля 2007 года отсутствуют.

## Будущие обязательства

Будущие обязательства АО «Аэропорт «Сары-Арка», превышающие пятьдесят процентов балансовой стоимости его активов, по состоянию на 01 июля 2007 года отсутствуют.

## Сведения об участии в судебных процессах

Компания не участвовала в судебных процессах, а также не имела административных санкций, налагавшихся на нее и ее должностных лиц в течение последнего отчетного года.

## Факторы риска

В процессе деятельности АО «Аэропорт «Сары-Арка» сталкивается с различными видами рисков и проводит гибкую политику по направлениям деятельности, позволяющую ожидать, ожидать, оценивать, контролировать и минимизировать действие факторов, определяющих размеры принимаемых АО «Аэропорт «Сары-Арка» рисков и смягчить потери, где это возможно.

Систематические и несистематические риски:

### ○ Кредитный риск

Финансовые активы, по которым у Компаний возникает потенциальный кредитный риск, представлены в основном дебиторской задолженностью покупателей и заказчиков. В Компании разработаны процедуры, обеспечивающие уверенность, что продажа услуг производится только покупателям с соответствующей кредитной историей. Балансовая стоимость дебиторской задолженности за вычетом резерва под снижение стоимости дебиторской задолженности представляет собой максимальную сумму, подверженную кредитному риску. У Компании нет существенной концентрации кредитного риска. Хотя темпы погашения дебиторской задолженности подвержены влиянию экономических факторов, руководство Компании считает, что нет существенного риска потерь сверх суммы созданных резервов под снижение стоимости дебиторской задолженности.

### ○ Валютный риск

Компания осуществляет экспорт услуг в страны бывшего СНГ и договора заключаются в долларах США. Однако, компания уменьшает риск за счет того, что стоимость за обслуживание рассчитывается в тенге (в котором утверждены тарифы) и оплата производится в долларах США путем пересчета тенге в доллары по курсу Национального Банка РК на день выставления счета. Кроме того, снижение риска происходит за счет короткого срока оплаты стоимости за произведенное обслуживание (до 10 дней по договору).

### ○ Риск изменения процентной ставки

Прибыль и операционные потоки денежных средств Компании в основном не зависят от изменения рыночных процентных ставок. Компания подвержена риску изменения процентной ставки только в связи с изменением рыночной стоимости процентных краткосрочных займов. Процентные ставки по краткосрочным займам в большинстве случаев являются фиксированными; Компания не имеет существенных процентных активов.

### ○ Налоги

Как результат общей экономической ситуации, бизнес в Казахстане является объектом усиленного внимания со стороны налоговых органов. В связи с этим, система местного и





общегосударственного налогообложения Республики Казахстан подвержена постоянным изменениям.

○ Инфляционный риск

Риск того, что при высокой инфляции доходы, получаемые Компанией от вложений в инвестиционные проекты, обесцениваются быстрее, чем растут, и Компания несет реальные потери.

○ Технические риски

Предполагают потери или упущенные выгоды, возникшие в результате ошибок в применении компьютерных программ, ошибок в формулах, используемых в математических моделях, ошибок в расчетах, неадекватного или несвоевременного информирования менеджеров, нехватки какой-либо инфраструктурной системы, нарушения в сетях или каналах связи и т.п.

○ Экологический риск

В соответствии с нормативными документами деятельность не относится к объектам, занимающимся экологически опасными видами деятельности. Компания осуществляет свою деятельность в рамках ежегодных Плана производственного контроля и Плана природоохранных мероприятий, согласованных с Карагандинским областным территориальным Управлением охраны окружающей среды. В связи этим данный риск не оказывает непосредственного влияния на деятельность Компании.

## РАЗДЕЛ IV. ФИНАНСОВОЕ СОСТОЯНИЕ

### 4.1. Финансовая отчетность

Подготовка финансовой отчетности в соответствии с МСФО требует от руководства использования оценок и суждений, влияющих на суммы активов, обязательств, доходов и расходов, а также на раскрытие потенциальных обязательств. Данная финансовая отчетность подготовлена в соответствии с МСФО, исходя из допущения, что Компания будет придерживаться принципа непрерывности. Это предполагает реализацию её активов и погашение её обязательств в ходе обычной хозяйственной деятельности в обозримом будущем.

Таблица 18. Баланс (в тыс. тенге)

АКТИВЫ	2004		2005		2006		II/2007	
	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)
<b>Текущие активы</b>								
Деньги и их эквиваленты	4 047	0,38%	13 324	1,01%	36 315	2,17%	31 784	1,50%
Дебиторская задолженность и предоплата краткосрочная	68084	6,40%	24 120	1,830%	54126	3,23%	72 490	3,42%
Авансовые платежи по налогу на прибыль					9525	0,57%		
Запасы	58 464	5,49%	67 663	5,13%	74 496	4,45%	101 192	4,77%
Текущие налоговые активы							44 349	2,09%
<b>Долгосрочные активы</b>								
Долгосрочная дебиторская задолженность							225 104	10,61%
Основные средства	932 992	87,66%	1 212 374	91,97%	1 221 345	72,98%	1 645 341	77,52%
Нематериальные активы	800	0,08%	778	0,06%	2 396	0,14%	2 152	0,10%
Авансы, выданные под поставку основных средств					275 342	16,45%		
<b>ВСЕГО АКТИВОВ</b>	<b>1 064 387</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 318 259</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 673 545</b>	<b>100,00%</b>	<b>2 122 412</b>	<b>100,00%</b>
<b>ОБЯЗАТЕЛЬСТВО И КАПИТАЛ</b>								
ОБЯЗАТЕЛЬСТВО И КАПИТАЛ	2004		2005		2006		II/2007	
	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)	Сумма	Уд. Вес (%)
<b>Текущие обязательства</b>								
Кредиторская	7 187	0,68%	34 807	2,64%	64 145	3,83%	140 604	6,6%



задолженность и начисленные расходы									
Задолженность материнской компании					287 264	17,16%	675 836	31,8%	
Задолженность по налогам	4 613	0,43%	8 567	0,65%	4 290	0,26%	4 587	0,2%	
Резервы			13 206	1,00%	14 814	0,89%	9 272	0,4%	
Авансы полученные			9 083	0,69%	41 433	2,48%	36 260	1,7%	
Краткосрочные займы	15 000	1,41%							
Прочая кредиторская задолженность	26 704	2,51%							
<b>Долгосрочные обязательства</b>									
Отложенные налоговые обязательства	15431	1,45%	108 294	8,21%	114 535	6,84%	114 535	5,4%	
<b>Итого обязательств</b>	<b>68 935</b>	<b>6,48%</b>	<b>173 957</b>	<b>13,20%</b>	<b>526 481</b>	<b>31,46%</b>	<b>981 094</b>	<b>46,2%</b>	
<b>Собственный капитал</b>									
Уставный капитал	896 707	84,25%	896 707	68,02%	896 707	53,58%	896 707	42,2%	
Нераспределенная прибыль	31 570	3%	-2 029	-0,15%	12 464	0,74%	11 889	0,6%	
Резервный капитал	67 175	6,31%	67 174	5,10%	67 174	4,01%	67 174	3,2%	
Дополнительный неоплаченный капитал			182 451	13,84%	170 720	10,20%	165 548	7,8%	
<b>Итого собственный капитал</b>	<b>995 452</b>	<b>93,52%</b>	<b>1 144 303</b>	<b>86,80%</b>	<b>1 147 065</b>	<b>68,54%</b>	<b>1 141 318</b>	<b>53,8%</b>	
<b>ВСЕГО ПАССИВОВ</b>	<b>1 064 387</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 318 260</b>	<b>100,00%</b>	<b>1 673 546</b>	<b>100,00%</b>	<b>2 122 412</b>	<b>100,0%</b>	



Диаграмма 8. Структура активов и собственного капитала

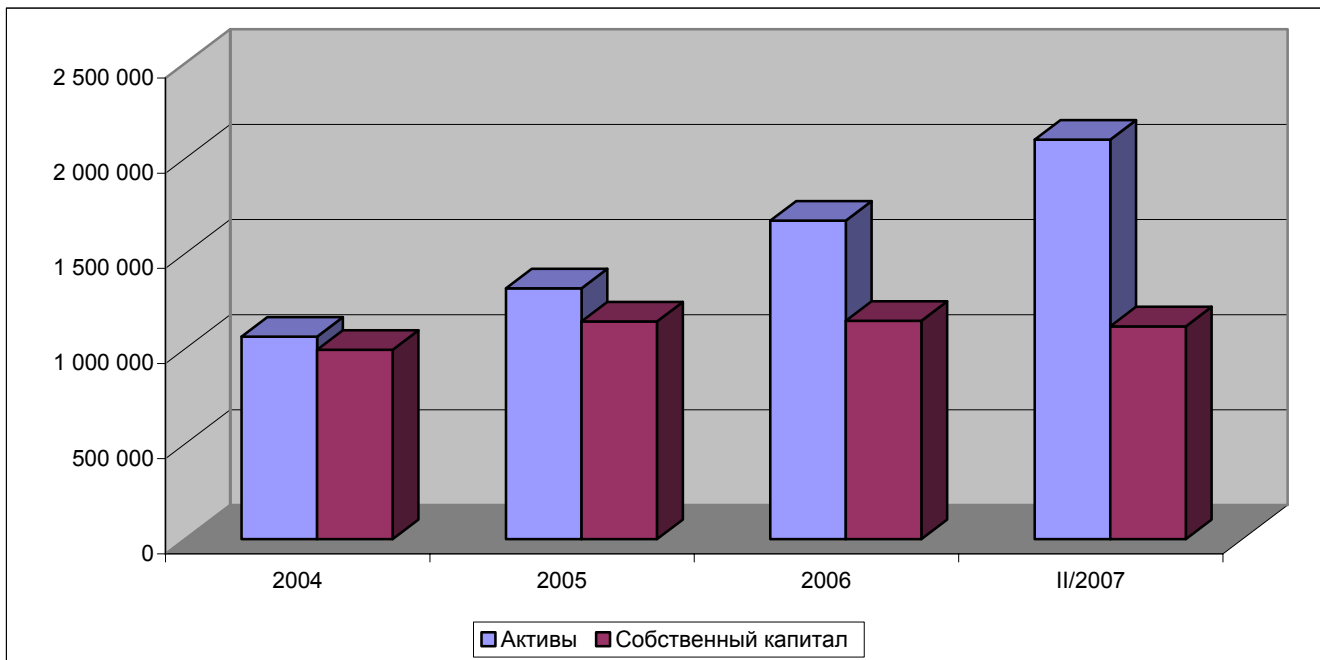


Диаграмма 9: Структура долгосрочных/краткосрочных активов

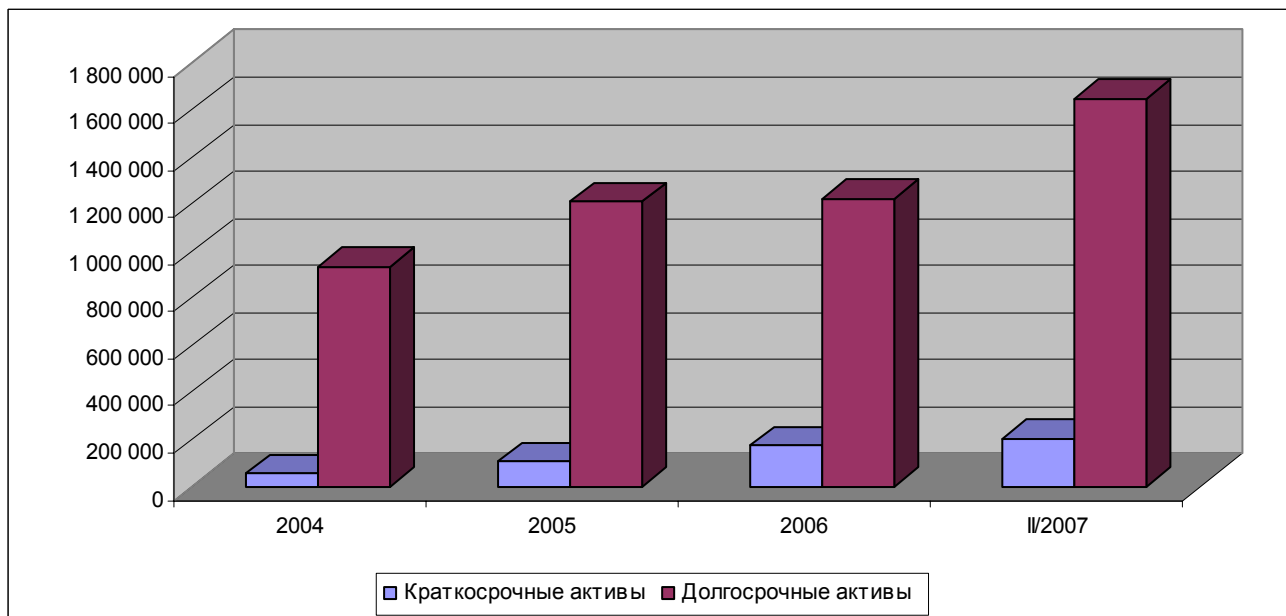


Таблица 19. Отчет о доходах и расходах (в тыс. тенге)

СТАТЬИ ОТЧЕТА О ДОХОДАХ И РАСХОДАХ	2004	2005	2006	II/2007
Выручка	809 351	1 195 131	616 500	455 147
Себестоимость проданной продукции	647 972	-1 042 734	-584 441	421 657
<b>Валовая прибыль</b>	<b>161 379</b>	<b>152 397</b>	<b>32 059</b>	<b>33 490</b>
Общие административные расходы	-107 575	-123 832	-118 563	-41 348
Расходы по процентам	-619	-2 151	-8	-64
<b>Операционная прибыль</b>	<b>53 185</b>	<b>26 414</b>	<b>-86 512</b>	<b>-7 922</b>
Прочие доходы и расходы	661	129	96 604	9 370
<b>Прибыль/(убыток) до налогообложения</b>	<b>53 846</b>	<b>26 543</b>	<b>10 092</b>	<b>1 448</b>
Налог на прибыль	16 119	-10 001	-6 242	0
Прибыль/(убыток) после налогообложения	37 727	16 542	3 850	1 448
Расходы по отсроченному налогу	5 296			
<b>Чистая прибыль (убыток)</b>	<b>32 431</b>	<b>16 542</b>	<b>3 850</b>	<b>1 448</b>

Таблица 19-1: Отчет об изменении в собственном капитале (тыс. тенге)

Показатель	Уставный капитал	Резервный капитал	Дополнительный неоплаченный капитал	Нераспределенная прибыль	Всего
<b>Сальдо на 01 января 2005 года</b>	<b>896 707</b>	<b>67 174</b>	<b>196 255</b>	<b>-16 590</b>	<b>1 143 546</b>
Перевод резерва по переоценке на нераспределенную прибыль	-	-	-13 804	13 804	-
Чистая прибыль	-	-	-	16 542	16 542
Дивиденды	-	-	-	-15 785	-15 785
<b>Сальдо на 01 января 2006 года</b>	<b>896 707</b>	<b>67 174</b>	<b>182 451</b>	<b>-2 029</b>	<b>1 144 303</b>
Перевод резерва по переоценке на нераспределенную прибыль	-	-	-11 732	11 732	-
Убыток от списания основных средств	-	-	-	-37	-37
Доход от возврата излишне уплаченной суммы по социальному налогу	-	-	-	24	24
Чистая прибыль	-	-	-	3 850	3 850
Дивиденды	-	-	-	-1 076	-1 076
<b>Сальдо на 01 января 2007 года</b>	<b>896 707</b>	<b>67 174</b>	<b>170 719</b>	<b>12 464</b>	<b>1 147 064</b>
Перевод резерва по переоценке на нераспределенную прибыль	-	-	-5 172	5 172	-
Чистая прибыль	-	-	-	1 448	1 448
Дивиденды	-	-	-	-7 195	-7 195
<b>Сальдо на 01 июля 2007 года</b>	<b>896 707</b>	<b>67 174</b>	<b>165 547</b>	<b>11 889</b>	<b>1 141 317</b>

## 4.2. Активы

По данным финансовой отчетности Компании, подтвержденной аудиторскими отчетами, ее активы за период с 01 января по 31 декабря 2006 года выросли на 355,3 млн. тенге (на 27,1%) за счет прироста нематериальных активов на 1,6 млн. тенге (в 3,1 раза), общей суммы дебиторской задолженности (включая авансы, выданные под поставку основных средств) на 305,4 млн. тенге (13,7 раза), запасов на 6,8 млн. тенге (на 10%) и формирования текущих налоговых активов на сумму 9,5 млн тенге.

### 4.2.1. Нематериальные активы

По состоянию на 01 января 2007 года в структуре ее нематериальных активов 99,99% (2,39 млн. тенге) приходилось на балансовую стоимость программного обеспечения, 0,1% (516 тенге) – на прочие нематериальные активы. По состоянию на 01 июля 2007 года в структуре ее нематериальных активов 100% (2,1 млн. тенге) приходилось на балансовую стоимость программного обеспечения.

Нематериальные активы по состоянию на 01 июля 2007 года составляют 2 152 тыс. тенге, что составляет 0,1% от общей стоимости активов АО «Аэропорт Сары Арка».

Таблица 20. Нематериальные активы (в тыс. тенге)

Наименование	Первоначальная стоимость	Величина начисленного износа	Остаточная стоимость
Программное обеспечение	3 023	871	2152
Прочие нематериальные активы	4	4	0
<b>Итого</b>	<b>3 027</b>	<b>875</b>	<b>2 152</b>

### 4.2.2. Основные средства

Основные средства, используемые в финансово-хозяйственной деятельности АО «Аэропорт Сары Арка», учитываются по первоначальной стоимости. Первоначальная стоимость включает фактические затраты Компании на приобретение и возведение основных средств и любые другие затраты, непосредственно связанные с приведением актива в рабочее состояние.

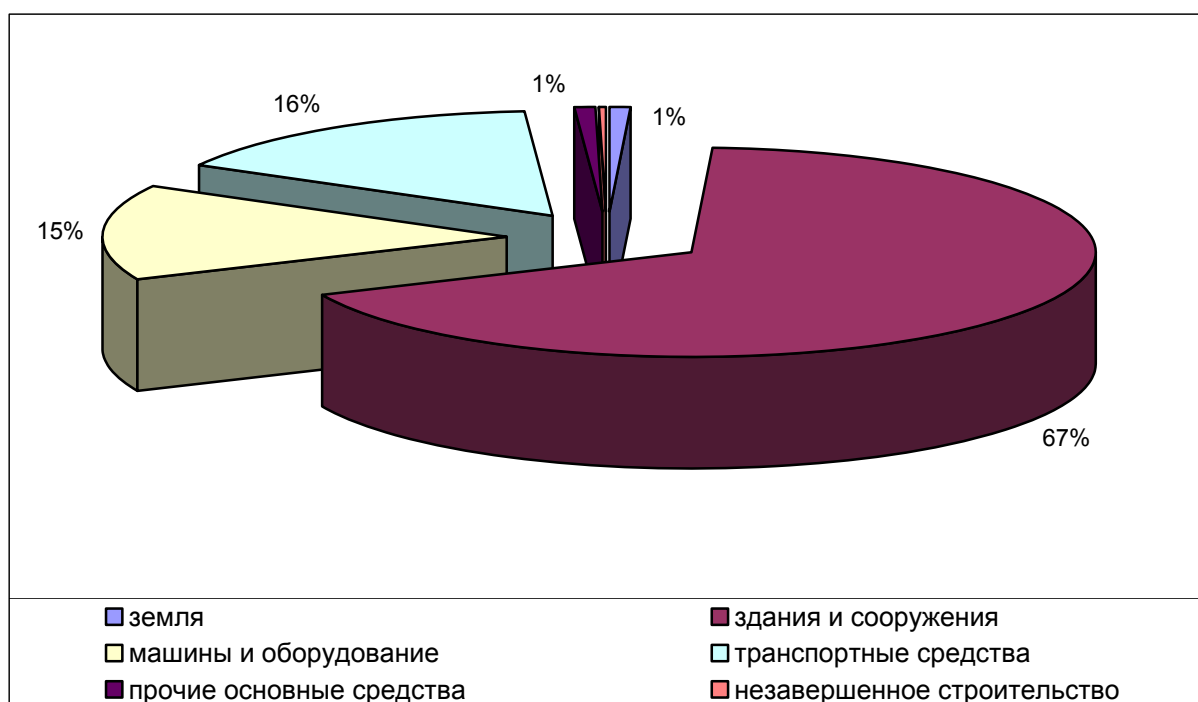
Амортизация основных средств начисляется на основе равномерного метода списания стоимости в течение всего срока полезной службы. Доля основных средств в структуре активов АО «Аэропорт Сары Арка» составляет 77,52 % от общей стоимости активов компании.

Таблица 21. Структура основных средств (в тыс. тенге)

Наименование	Первоначальная стоимость	Величина начисленного износа	Остаточная стоимость	Процент износа (%)
земля	12 188		12 188	0
здания и сооружения	1 324 287	213 775	1 110 512	16,1
машины и оборудование	337 301	91 274	246 027	27
транспортные средства	336 065	76 202	259 863	22,7
прочие основные средства	18 289	7 628	10 661	41,7
незавершенное строительство	6 089		6 089	0
	<b>2 034 220</b>	<b>388 879</b>	<b>1 645 341</b>	

По состоянию на 01 июля 2007 года в структуре основных средств Компании 67% (1.111,5 млн. тенге) от их общей остаточной стоимости приходилось на здания и сооружения, 15% (246,0 млн. тенге) – машины и оборудование, 16% (259,8 млн. тенге) – транспортные средства, 1% (12,2 млн. тенге) – земля, прочие основные средства – 1% (10,1 млн.тенге).

Диаграмма 10: Структура основных средств



#### 4.2.3. Инвестиции

Прямых инвестиций в капитал других юридических лиц, долгосрочных инвестиций не осуществлялось. Инвестиционный портфель не создавался.

#### 4.2.4. Дебиторская задолженность

По состоянию на 01 января 2007 года в структуре ее дебиторской задолженности 83,6% (275 млн. тенге) приходилось на авансы, выданные под поставку основных средств, 10,5% (34 млн. тенге) – на торговую дебиторскую задолженность, 11,3% (37 млн. тенге) – на авансы выданные, и (-6,8%) (22,3 млн тенге) – резервы по дебиторской задолженности и авансам выданным, 1,4% (5 млн.тенге) - на авансовые платежи в бюджет, задолженность работникам и прочую дебиторскую задолженность. По состоянию на 01 июля 2007 года ее дебиторская задолженность в сумме 342 млн. тенге включала в себя стоимость за поставку авиакеросина и платежей на поставку основных средств.

Дебиторская задолженность по состоянию на 01 июля 2007 года составила 341 944 тыс. тенге.

Таблица 22. Крупные дебиторы (в тыс. тенге)

Наименование	Услуги	Место нахождения	Валюта	Сумма к погашению	Срок погашения	Уд. Вес (%)
МК Airlines Limited	Аэропортовое обслуживание	Landhurst, Hartfield, East Sussex, TN7 4DH, UK (Лэндхарст, Хартфилд, Восточный Суссекс, Великобритания)	тенге	28 219	Август 2007	8,2%
ОАО «Имсталькон»	Строительство грузового терминала	Казахстан, г.Алматы, мкр. Жетысу-2, д.71Б	тенге	112 000	Август 2007	32,8%
ТОО «Каздорстрой 2005»	Реконструкция аэродромных покрытий	Казахстан, г.Алматы, ул.Бурундайская, д. 183	тенге	80 362	Август 2007	23,5%
Прочие			тенге	121 363	Август 2007	35,5%
<b>ИТОГО:</b>			тенге	<b>341 944</b>		<b>100%</b>

Таблица 23. Обороты дебиторской задолженности (в тыс. тенге)

	2004	2005	2006	II/2007
Сальдо на начало	46 392	68 084	24 120	329 469
Дебет	3 598 787	5 607 367	3 260 964	2 491 299
Кредит	3 577 095	5 651 331	2 955 615	2 478 824
Сальдо на конец	68 084	24 120	329 469	341 944



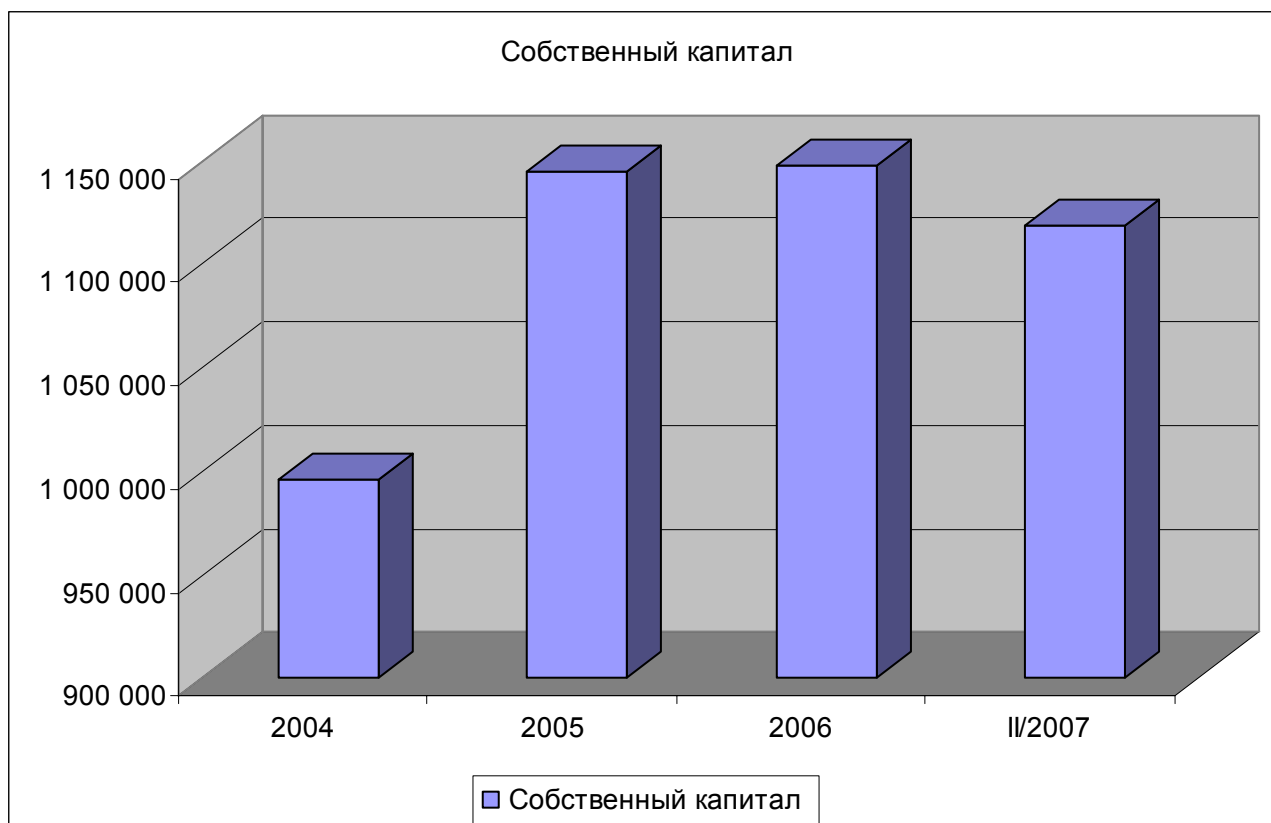
### 4.3. Пассивы

По данным финансовой отчетности Компании, подтвержденной аудиторскими отчетами, ее обязательства за период с 01 января по 31 декабря 2006 года выросли на 352,5 млн. тенге в результате увеличения задолженности материнской компании на 287,3 млн. тенге, кредиторской задолженности и начисления расходов на 29,3 млн тенге (на 84,7%), резервов на 1,6 млн.тенге (на 12%), авансов выданных на 32,4 млн.тенге (в 4,6 раз), долгосрочных отложенных налоговых обязательств на 6,2 млн.тенге ( на 5,8%), при уменьшении обязательств по налогам на 4,3 млн. тенге (почти, в 2 раза).

По данным финансовой отчетности, подтвержденной аудиторскими отчетами, собственный капитал Компании за период с 01 января по 31 декабря 2006 года увеличился на 2,8 млн тенге или на 0,3% в результате прироста нераспределенной прибыли на 14,5 млн тенге от списания суммы от переоценки основных средств в размере 11,7 млн. тенге и получения чистого дохода в размере 3,8 млн.тенге.

На 01 июля 2007 года собственный капитал АО «Аэропорт «Сары-Арка» составил 1 118 382 286 (один миллиард сто восемнадцать миллионов триста восемьдесят две тысячи двести восемьдесят шесть) тенге.

Диаграмма 11:Динамика собственного капитала (тенге)



Размер собственного капитала первого полугодия 2007 года по сравнению с 2006 годом снизился за счет выплаты дивидендов за 2005 год в размере 7 195 201 тенге, из расчета 80,24 тенге на акцию.

### 4.3.1. Акционерный капитал

Общее количество объявленных акций составляет 89.671 (восемьдесят девять тысяч шестьсот семьдесят одна) простая акция. На сегодняшний день акционером оплачено 89.671 (восемьдесят девять тысяч шестьсот семьдесят одна) простая акция на общую сумму 896.710.000 (восемьсот девяносто шесть миллионов семьсот десять тысяч) тенге. АО «Аэропорт «Сары-Арка» имеет одного акционера, который выполнил обязательства по оплате акций полностью.

Дивиденды по акциям с 1998 года по 2000 год, включительно, акционерам не выплачивались на основании решений общего собрания акционеров АО «Аэропорт «Сары-Арка». Начиная с 2001 года дивиденды начислялись и выплачивались в зависимости от выделенного размера от чистого дохода. Ниже приводятся данные по начисленным и выплаченным дивидендам акционерам АО «Аэропорт «Сары-Арка»:

Таблица 24. Дивиденды (тенге)

Годы	Чистый доход	Начисл. дивид.		Выплат. дивид.		Дата решений ОСА	Примечание
		Общий объем, в том числе налог	На 1 акцию	Общий объем, в том числе налог	На 1 акцию		
1998	9 500 800	не начисл.		не выпл.		прот. № 4 от 16.02.98	за 1997 год
1999	12 041 100	не начисл.		не выпл.		прот. № 2 от 22.04.99	за 1998 год
2000	13 786 060	не начисл.		не выпл.		прот. № 1 от 05.05.00	за 1999 год
2001	9 746 830	не начисл.		не выпл.		прот. № 1 от 11.05.2001	за 2000 год., 100%-в рез. фонд.
2002	7 082 797	2 500 000	27,9	2 500 000	27,9	прот. № 1 от 05.04.02	за 2001 год, на выплату дивид.-2 500 000 т., в рез. фонд-7 246 830т.
2003	14 369 404	2 000 000	22,3	2 000 000	22,3	прот. № 1 от 08.04.03	за 2002 год
2004	32 431 172	7 174 702	80,0	7 184 702	80,1	прот. № 1 от 06.04.2004	за 2003 год
2005	16 542 344	15 785 201	176,0	15 785 201	176,0	реш. от 30.05.2005	за 2004 год
2006	3 850 288	1 076 052	12,0	1 076 052	12,0	реш. № 1 от 22.08.2006	аванс за 2005 год
2007	год не закрыт	7 195 201	80,2	7 195 201	80,2	реш. № 2 от 24.01.2007	ост. за 2005 год

Дивиденды за 2006 год не начислялись, т.к. по состоянию на сегодняшний день не было принято решение единственного акционера Компании о такой выплате.

#### 4.3.2. Займы

Краткосрочные займы представляли собой займы в форме овердрафта.

За год, закончившийся 31 декабря 2006 года, были получены займы на пополнение оборотных средств под 16% годовых, на общую сумму 4 800 000 тенге и по истечению четырех дней, полностью погашены. Соответственно в 2005 году было получено займов на общую сумму 267 160 944 тенге и погашены на общую сумму 282 160 944 тенге, с фиксированными процентными ставками в пределах от 17% до 20,9%. Краткосрочные займы были предоставлены КФ АО «Народный Банк Казахстана», без обеспечения залогового имущества. Компания не хеджировала риски изменения процентных ставок.

Расходы по процентам в 2006 году составили 8.800 тенге, в 2005 году – 2.150.526 тенге. По состоянию на 01 июля 2007 года, АО «Аэропорт «Сары Арка» не имеет задолженности по займам и процентам.

#### 4.3.3. Кредиторская задолженность

На 01 июля 2007 года кредиторская задолженность Компании связанная с осуществлением основной деятельности составила 866 559 360 тенге.

*Таблица 24. Крупные кредиторы (десять крупных кредиторов) (тыс. тенге)*

Наименование	Место нахождения	Валюта	Сумма к погашению	Срок погашения	Уд. Вес (%)
ТОО «Sky Service»	Республики Казахстан, г. Алматы, ул. Ходжанова, д.55/9, кв.4	Тенге	675 836	Август- сентябрь 2007	94,36%

*Таблица 25. Обороты кредиторской задолженности (тыс. тенге)*

	2004	2005	2006	II/2007
<b>Сальдо на начало</b>	<b>22 662</b>	<b>53 504</b>	<b>65 662</b>	<b>411 947</b>
Дебет	1 221 758	1 903 708	1 591 604	1 722 115
Кредит	1 190 916	1 891 550	1 245 319	1 267 503
<b>Сальдо на конец</b>	<b>53 504</b>	<b>65 662</b>	<b>411 947</b>	<b>866 559</b>

В течение 2006 года и первое полугодие 2007 года в Компании производились операции со связанными сторонами. Это выполнение Инвестпрограммы по тройственным договорам, где Компания выступает получателем товара, услуг, а Инвестор – плательщиком. По решению единственного акционера Компании - ТОО «Sky Service» была списана сумма 85.000.000 тенге. Данная задолженность была передана АО «Аэропорт «Сары Арка», как безвозмездный доход, за счет уменьшения кредиторской задолженности перед ТОО «Sky Service».

Задолженность перед ТОО «Sky Service» в 2006 году: 382.474.819 тенге, в т.ч.:

Аванс – 290.439.387 тенге:

Основные средства – 23.368.611 тенге;

Товарно-материальные запасы – 33.828.750 тенге;

Услуги – 34.838.071 тенге.

Уменьшение задолженности перед ТОО «Sky Service» в 2006 году: 95.210.115 тенге, в т.ч.:

Списание задолженности – 85.000.000 тенге;

Предоплата (возврат денег) – 10.210.115 тенге.

Сальдо на 01 января 2007 года составила 287.264.704 тенге.

Задолженность за первое полугодие 2007 года перед ТОО «Sky Service» составила 388.571.213 тенге, в т.ч.:

Аванс – 213.300.000 тенге;

Основные средства – 175.271.213 тенге;

Сумма задолженности АО «Аэропорт «Сары Арка» перед ТОО «Sky Service» на 01 июля 2007 года составила 675.835.917 тенге, со сроком погашения до 2015 года, с возможностью досрочного погашения. При этом график погашения не установлен.

Авансы в 2006 году и за первое полугодие 2007 года были выданы на строительство карготерминала, реконструкцию аэродромных покрытий, проектные работы. За указанный период также были приобретены следующие основные средства:

- плазменные мониторы,
- мини АТС,
- тепловые завесы, пушки,
- водозаправочная машина,
- аэродромная машина,
- противообледенительная машина,
- тепловизор.

Согласно устной договоренности с ТОО "Sky Service" Компания будет выплачивать последнему вознаграждение за инвестирование, размер которого будет определен после завершения ТОО "Sky Service" выполнения инвестиционной программы.

#### **4.4. Финансовые результаты**

Согласно консолидированной финансовой отчетности Компании, подтвержденной аудиторскими отчетами, ее доходы от реализации продукции за 2006 год сократились относительно 2005 года на 578,0 млн тенге (в 2 раза), себестоимость реализованной Компанией продукции – на 458 млн тенге (в 1,8 раза).

Удельный вес себестоимости реализованной Компанией продукции в общем объеме ее доходов от реализации составлял в 2005 году 87%, в 2006 году – 94%.

Прочие доходы Компании в 2005–2006 годах в основном включают в себя доход от выбытия основных средств, доход от курсовой разницы, доходы от медсанчасти, доход от реализации электроэнергии, доход от безвозмездно полученных товарно-материальных ценностей, доход от

списания сомнительных обязательств, доход от реализации неликвидных товарно-материальных ценностей, комиссионного вознаграждения от авиабилетов и других мелких доходов. Прочие расходы Компании за указанный период включают в себя расходы от курсовой разницы, от выбытия основных средств, убытков от обесценения, от медсанчасти, себестоимости электроэнергетики, горюче-смазочных материалов и товарно-материальных ценностей.

#### 4.4.1. Структура доходов

За период с 2004 года по 2 квартал 2007 года можно отметить снижение дохода от реализации услуг, которое обусловлено тем, что произошло увеличение цен на авиационное топливо. Однако, указанный показатель за первое полугодие 2007 года Компания выполнила уже на 65%, что говорит о его росте по сравнению с 2006 годом.

Таблица 26. Структура доходов Компании (тыс. тенге)

№ п /	Статьи доходов Компании	2004 г		2005 г		2006 г.		II/2007г.	
		Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%
1.	Взлет-посадка	130 519,90	16,11	141 801,30	11,86	92 533,60	13,1	71 378	15,37
2.	Авиационная безопасность	23 885,10	2,9	25 935,50	2,17	16 924,50	2,4	13103	2,82
3.	Обслуживание пассажиров	77 119,80	9,5	84 773,10	7,09	73 675,10	10,4	32328	6,96
4.	Обработка груза	3 766,60	0,5	7 764,10	0,65	2 923,70	0,4	1553	0,33
5.	Обеспечение ВС авиаГСМ	23 752,40	2,9	29 892,40	2,5	7 704,40	1,1	6932	1,49
6.	Стоимость заправленного авиаГСМ	365 160,50	45,1	700 602,80	58,62	326 205,90	37,9	243 484	52,42
7.	Встреча-выпуск	29 312,50	3,6	35 346,60	2,96	22 664,80	3,2	15 036	3,24
8.	Техническое обслуживание ВС по транзитной форме	5 119,10	0,6	6 195,60	0,52	3 286,70	0,5	2045	0,44
9.	Неавиационная деятельность	45 731,70	5,6	52 802,40	4,42	43 562,60	6,2	17 023	3,66
10.	Прочие	105 645,00	13,1	110 146,00	9,22	123 622,70	25	61 637,50	13,27
11.	<b>Итого</b>	<b>810 012,00</b>	<b>100</b>	<b>1 195 259,6</b>	<b>100</b>	<b>713 104</b>	<b>100</b>	<b>464 518,7</b>	<b>100</b>

#### 4.4.2. Структура расходов

Структура расходов АО «Аэропорт Сары Арка» выглядит следующим образом: основную долю расходов занимают затраты на авиационное топливо, которое составляет значительную долю в расходах компании (51,26%). Вторым по размеру в объеме расходов составляют расходы по оплате труда (21,03%).

Таблица 27. Структура расходов Компании (в тыс. тенге)

№ п / п	Статьи расходов Компании	2004 г		2005 г		2006 г		II/2007	
		Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%	Тыс.тенге	%
1.	Расходы по ФОТ	142 183,0	18,29	175 983,4	14,93	187 364,8	26,42	97 365,6	21,03
2.	Отчисления от ФОТ	23 306,7	3,00	28 379,9	2,41	30 167,1	4,25	13 011,0	2,81
3.	АвиаГСМ	363 332,3	46,73	678 192,4	57,54	244 822,6	34,52	237 382,0	51,26
4.	Амортизация	32 821,5	4,22	50 821,3	4,31	55 756,9	7,86	45 182,0	9,76
5.	Затраты на ремонт	34 854,7	4,48	38 870,0	3,30	13 622,2	1,92	3 307,0	0,71
6.	Эксплуатационные расходы	16 235,8	2,09	19 946,2	1,69	17 587,7	2,48	1 011,0	0,22
7.	Налоги, сборы	11 559,9	1,49	14 247,4	1,21	13 203,6	1,86	66,6	0,01
8.	Невозмещенный НДС	36 629,1	4,71	52 240,0	4,43	26 956,4	3,80		
9.	Прочие расходы	116 657,0	15,00	120 036,0	10,18	119 771,7	16,89	65 743,5	14,20
<b>ИТОГО:</b>		<b>777 580,0</b>	<b>100,00</b>	<b>1 178 717,0</b>	<b>100,00</b>	<b>709 253,0</b>	<b>100,00</b>	<b>463 069,0</b>	<b>100,00</b>

#### 4.4.3. Чистый доход

Сумма чистого дохода за 2004 год составила 32 431 172 тенге, 2005 году – 16 542 344 тенге, в 2006 году – 3 850 288 тенге, первом полугодии 2007 года – 1 448 354 тенге. Снижение полученных доходов с 2004 года по 2006 год обусловлено снижением объемов оказанных услуг, которое, в свою очередь, обусловлено снижением количества полетов из аэропорта г. Караганды.

Таблица 28: Динамика чистого дохода (тыс. тенге)

	2004	2005	2006	II/2007
Чистый доход	32 431	16 542	3 850	1 448

#### 4.4.3.1. Прогнозы

Прогнозы доходов, расходов и чистого дохода приведены в таблице 29.

Таблица 29 Прогнозный отчет о прибылях и убытках (тыс. тенге)

Наименование показателей	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Доход от реализации готовой продукции (товаров, работ, услуг)	1 538 057,6	6 928 289,6	8 201 879,8	8 780 722,4	10 324 302,9	10 324 302,9
Себестоимость реализованной готовой продукции (товаров, работ, услуг)	1 386 029,6	5 578 244,4	6 286 337,7	6 825 298,6	8 208 553,7	8 220 938,1
<b>Валовый доход</b>	<b>152 028,0</b>	<b>1 350 045,2</b>	<b>1 915 542,1</b>	<b>1 955 423,9</b>	<b>2 115 749,1</b>	<b>2 103 364,8</b>
Общие и административные расходы	78 825,3	748 430,5	774 329,8	750 560,0	718 175,7	685 791,4
Расходы по процентам	0,0	567 950,9	535 566,5	503 182,2	470 797,9	438 413,6
<b>Операционная прибыль</b>	<b>73 202,7</b>	<b>33 663,8</b>	<b>605 645,8</b>	<b>701 681,6</b>	<b>926 775,5</b>	<b>979 159,8</b>
Прочие доходы и расходы	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 000,0	11 000,0
<b>Доход (убыток) до налогообложения</b>	<b>84 202,7</b>	<b>44 663,8</b>	<b>616 645,8</b>	<b>712 681,6</b>	<b>937 775,5</b>	<b>990 159,8</b>
Расходы по корпоративному подоходному налогу	25 260,8	13 399,1	184 993,7	213 804,5	281 332,6	297 047,9
<b>ЧИСТЫЙ ДОХОД (УБЫТОК)</b>	<b>58 941,9</b>	<b>31 264,6</b>	<b>431 652,1</b>	<b>498 877,1</b>	<b>656 442,8</b>	<b>693 111,9</b>

В 2007 году запланировано увеличение доходной части и прибыли АО «Аэропорт «Сары-Арка».

**Грузовые перевозки.** На 2007 год планируется обслужить 144 грузовых рейса, выполняемых следующими авиакомпаниями: «МК Airlines», ЗАО «АК «КАПО им. С.П. Горбунова», ЗАО «АК«Аэрофлот Карго», ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» и другими. Начало выполнения рейсов март – апрель. С начала 2007 года (по состоянию на 30.06.2007) обслужено 34 грузовых транзитных рейса на общую сумму 157 100 тыс. тенге, в том числе авиакомпаний:

- по регулярной программе: «МК Airlines» (на воздушных судах типа В-747) - 14, ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» (на воздушных судах типа В-747 и Ил-76, включая полеты, выполненные по программе SRX Transcontinental Inc) - 7, ЗАО «АК «КАПО им. С.П. Горбунова» (на воздушных судах типа Ил-62, Ил-62М)- 10;
- обслуживание при посадке на запасной аэродром по метеоусловиям других казахстанских аэропортов: «EL-AL» (на воздушных судах типа В-747) - 1, «Lufthansa Cargo AG» (на воздушных судах типа MD-11) - 2.

По состоянию на 31.08.2007 уже обслужено 57 грузовых транзитных рейса, в том числе авиакомпаний:

- по регулярной программе: «МК Airlines» (на воздушных судах типа В-747) - 15, ЗАО «Авиапредприятие «Тесис» (на воздушных судах типа В-747 и Ил-76, включая полеты, выполненные по программе SRX Transcontinental Inc) - 8, ЗАО «АК «КАПО им. С.П. Горбунова» (на воздушных судах типа Ил-62, Ил-62М)- 31;
- обслуживание при посадке на запасной аэродром по метеоусловиям других казахстанских аэропортов: «EL-AL» (на воздушных судах типа В-747) - 1, «Lufthansa Cargo AG» (на воздушных судах типа MD-11) - 2.

Таблица 29-1. Расписание движения грузовых воздушных судов (выполненные рейсы) за 8 месяцев

Наименование авиакомпании	Январь	Февраль	Март	Апрель	Май	Июнь	Июль	Август	Итого
«EL-AL»	1								1
«Lufthansa Cargo AG»				2					2
«МК Airlines»			2	4	3	5		1	15
ЗАО «Авиапредприятие «Тесис»				2	2	3	1		8
ЗАО «АК «КАПО им. С.П. Горбунова»					5	5	7	14	31
<b>Итого</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>57</b>

До конца 2007 года предполагается осуществить 87 грузовых транзитных рейсов указанных авиакомпаний. Представленная статистика по обслуженным крупным воздушным судам (типа Боинг-747 и МД-11) показывает, что АО «Аэропорт «Сары-Арка» уже начало получать экономическую выгоду, выполняя новую маркетинговую стратегию: обслуживание воздушных судов, выполняющих грузовые транзитные авиаперевозки через воздушное пространство Республики Казахстан с технической посадкой в аэропортах Казахстана.

Таблица 29-2. Расписание движения грузовых воздушных судов (выполненные рейсы и прогнозы)

Наименование авиакомпании	2007 год (месяцы)												Итого	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
«EL-AL»	1													1
«Lufthansa Cargo AG»				2										2
«МК Airlines»			2	4	3	5		1	3	4	1	2		25
ЗАО «Авиапредприятие «Тесис»				2	2	3	1		2	2	2	3		17
ЗАО «АК «КАПО им. С.П. Горбунова»					5	5	7	14	20	21	6	9		87
ОАО «АК «Атлант Союз»														
ЗАО «АК «Аэрофлот Карго»										6				6
«Cargolux»										2	2	2		6
<b>Итого</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>8</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>35</b>	<b>11</b>	<b>16</b>		<b>144</b>

Общая сумма полученных доходов АО «Аэропорт «Сары-Арка» от обслуживания грузовых рейсов с января 2007 года по август 2007 года составила 230 417 тыс. тенге. Аэропорт «Сары «Арка-Арка» планирует получить прибыль в размере 677 882 тыс. тенге (данная сумма предусмотрена, согласно заключенным договорам) от обслуживания грузовых судов до конца 2007 года в размере 677 882 тыс. тенге или 43,76 % от общей суммы полученных доходов.

**Пассажирские перевозки.** С начала 2007 (по состоянию на 31.08.2007) обслужено 1 445 пассажирских рейса, в том числе авиакомпаний:



Таблица 29-3 Количество выполненных рейсов на 31.08.2007

Наименование	Количество рейсов, с/в	Доходы, тенге
АО «Эйр Астана»	329	99 209 233
ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»	74	25 205 110
ФГУП «ГТК «Россия»	39	77 171 606
ОАО «Домодедовские авиалинии»	30	33 118 896
ТОО «Фирма САЯТ»	28	70 957 510
Компания «Турецкие авиалинии ИНК»	19	26 286 454
Прочие	926	127 652 725
<b>Итого доходов</b>	<b>1 445</b>	<b>459 601 533</b>

Общая сумма полученных доходов АО «Аэропорт «Сары-Арка» от обслуживания пассажирских рейсов за 8 месяцев 2007 года составила 459 602 тыс. тенге.

Таблица 29-4. Расписание движения пассажирских воздушных судов в 2007 году (выполненные рейсы и прогнозы)

Наименование компании	1 кв	2 кв	3 кв	4 кв	Итого
АО "Эйр Астана"	115	119	137	118	489
ОАО «Авиакомпания «Трансаэро»	25	27	27	26	105
ФГУП «ГТК «Россия»	8	15	21	23	67
Компания «Турецкие авиалинии ИНК»		4	15		19
ОАО «Домодедовские авиалинии»	4	19	20	18	61
ТОО «Фирма САЯТ»		4	22	12	38
Прочие	281	324	341	363	1309
<b>Итого</b>					<b>2 088</b>

Компания планирует получить прибыль от обслуживания пассажирских воздушных судов до конца 2007 года в размере 728 643 тыс. тенге или 47,03 % от общей суммы полученных доходов за счет заключенных договоров с казахстанскими и зарубежными компаниями.

Рост количества самолетовылетов наблюдается из месяца в месяц. До конца 2007 года АО «Аэропорт «Сары Арка» планирует исполнить план по количеству рейсов и доходам, за счет заключенных договоров с казахстанскими и зарубежными авиакомпаниями.

**Прогнозы (2008-2012гг.).** Представленная статистика по обслуженным крупным воздушным судам (типа Боинг-747 и МД-11) показывает, что АО «Аэропорт «Сары-Арка» уже начало получать экономическую выгоду, выполняя новую маркетинговую стратегию: обслуживание воздушных судов, выполняющих грузовые транзитные авиаперевозки через воздушное пространство Республики Казахстан с технической посадкой в аэропортах Казахстана.

При выполнении расчета плана доходов, расходов и прибыли АО «Аэропорт «Сары-Арка» на последующие годы, использована Программа обслуживания большегрузных ВС типа Б-747, указанная в таблице 29-5, в которой предусмотрено количество самолетовылетов (различные типы воздушных судов условно приведены к обслуживанию ВС типа Б-747/200F).

Таблица 29-5. Программа обслуживания воздушных грузовых судов.

Год	Количество самолетовылетов Б-747	Стоимость обслуживания Б-747 в год, тыс. тенге
2008	1 350	5 856 577
2009	1 550	6 724 218
2010	1 700	7 374 949
2011	2 100	9 110 231
2012	2 100	9 110 231

Стоимость обслуживания одного самолетовылета воздушного судна Б-747/200F в среднем составляет 4 338 тыс. тенге.

Таблица 29-6. Стоимость обслуживания одного самолетовылета судна Б-747/200F

Наименование услуг	Ед. изм.	Кол-во, тонн	Стоимость обслуживания тыс. тенге
Взлет-посадка	тонна	378	609
Авиационная безопасность	тонна	378	111
Встреча-выпуск	тонна	378	151
Обеспечение авиаГСМ	тонна	50	95
Стоимость авиаГСМ	тонна	50	3 372
Итого			4 338

Согласно стратегии, основной доход АО «Аэропорт «Сары Арка» планирует получать за счет обслуживания грузовых воздушных судов. Так, согласно прогнозным данным, в 2008 году доля обслуживания грузовых судов составит 76,17% от общего объема полученных доходов, доля доходов от неавиационной деятельности 2,1%, доля от обслуживания пассажирских перевозок 21,73%. Ввиду колебания цен от нескольких тысяч до нескольких миллионов тенге на обслуживание одного самолетовылета пассажирского воздушного судна, зависящего от типа воздушного судна, количества пассажирских мест в самолете, а также дополнительных услуг, усредненная стоимость одного самолетовылета пассажирского воздушного судна искажает ситуацию. В связи с этим не представляется возможным рассчитать среднюю стоимость одного самолетовылета.

Таблица 29-7. Прогноз доходов<sup>11</sup> в разрезе услуг до 2012 года

Наименование услуг	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>1. Авиационная деятельность</b>	<b>1 406 524</b>	<b>6 796 756</b>	<b>8 070 347</b>	<b>8 649 189</b>	<b>10 192 770</b>	<b>10 192 770</b>
Взлет-посадка	175 017	496 374	543 982	579 688	674 905	674 905
Техобслуживание по транз. форме	7 578	7 578	7 578	7 578	7 578	7 578
Встреча-выпуск	43 456	123 246	135 067	143 933	167 574	167 574
Авиац. безопасность	32 027	90 832	99 544	106 078	123 502	123 502
Обслуживание пассажиров	79 893	79 893	79 893	79 893	79 893	79 893
Базирование ВС	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400	2 400
Груз	2 601	183 249	685 049	685 049	685 049	685 049
Обеспечение ВС авиаГСМ	25 107	153 357	172 357	186 607	224 607	224 607
Сверхнорм.стоянка	403	403	403	403	403	403
Стоимость заправл.авиаГСМ	995 003	5 616 384	6 301 033	6 814 520	8 183 818	8 183 818
Прочие авиационного характера	43 041	43 041	43 041	43 041	43 041	43 041
<b>2. Неавиационная деятельность</b>	<b>142 533</b>	<b>142 533</b>	<b>142 533</b>	<b>142 533</b>	<b>142 533</b>	<b>142 533</b>
Услуги Ресторана	52 800	52 800	52 800	52 800	52 800	52 800
Гостинично-развлекательный комплекс	3 350	3 350	3 350	3 350	3 350	3 350
Прочие неавиационного характера	86 383	86 383	86 383	86 383	86 383	86 383
<b>3. Доходы всего</b>	<b>1 549 058</b>	<b>6 939 290</b>	<b>8 212 880</b>	<b>8 791 722</b>	<b>10 335 303</b>	<b>10 335 303</b>

Компания в дальнейшем предполагает увеличивать объем грузоперевозок, увеличив в объеме доходов их долю. Ниже приводятся данные по увеличению грузоперевозок по сравнению с пассажирскими перевозками за период 2008-2012 гг. включительно.

Таблица 29-7. Доля услуг в общем объеме доходов (%)

Наименование услуг	2007	2008	2009	2010	2011	2012
грузовые перевозки	43,76	84,40	81,87	83,88	88,15	88,15
пассажирские перевозки	47,04	13,55	16,39	14,50	10,47	10,47
неавиационная деятельность	9,20	2,05	1,74	1,6%	1,38	1,38
Итого	100	100	100	100	100	100

<sup>11</sup> В данной таблице учтены также прочие доходы

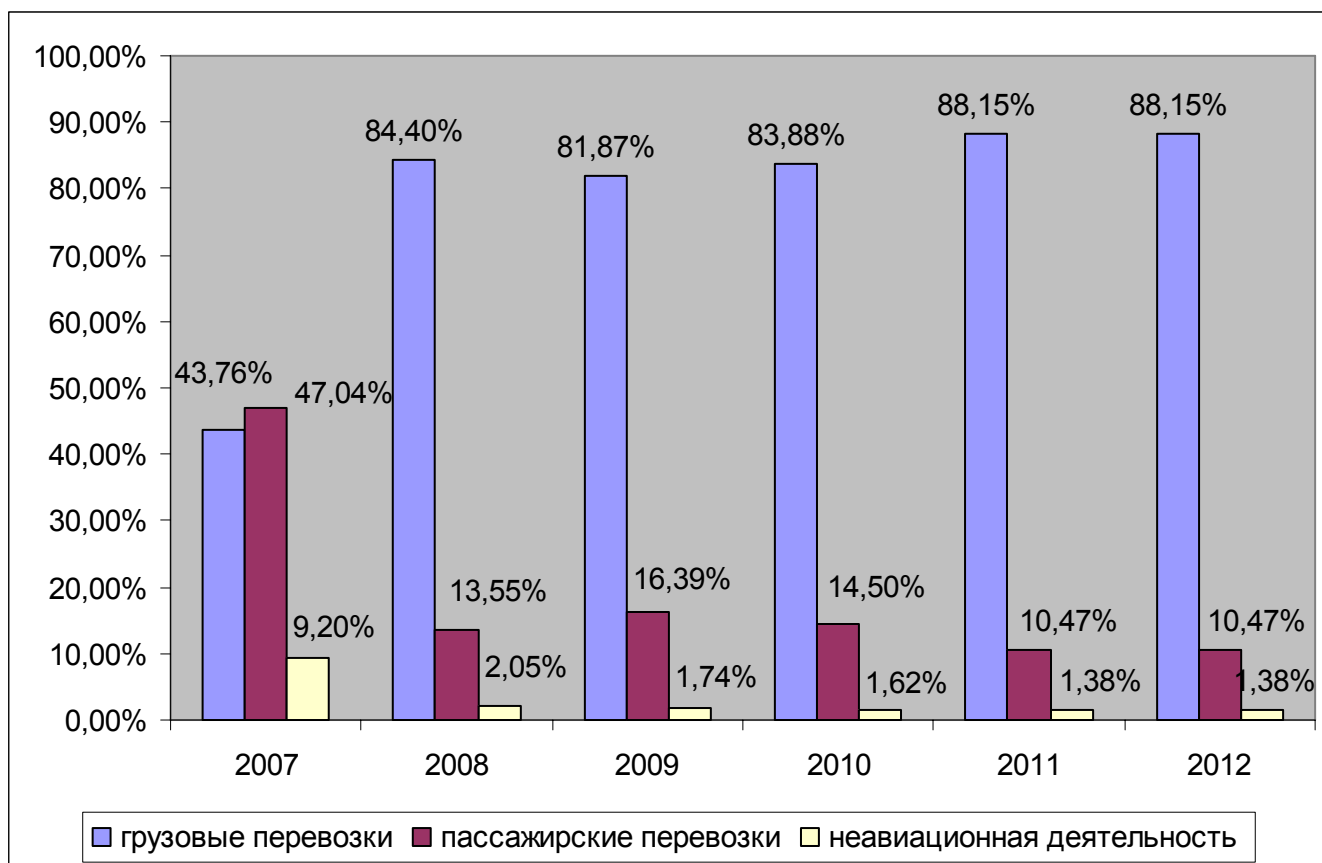


Таблица 30. Прогнозный отчет о движении денег (тыс. тенге)

НАИМЕНОВАНИЕ ПОКАЗАТЕЛЕЙ	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>I. ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>						
<b>1. Поступление денег, всего</b>	<b>1 549 057,6</b>	<b>6 939 289,6</b>	<b>8 212 879,8</b>	<b>8 791 722,4</b>	<b>10 335 302,9</b>	<b>10 335 302,9</b>
в том числе:						
реализация готовой продукции (товаров, работ, услуг)	1 549 057,6	6 939 289,6	8 212 879,8	8 791 722,4	10 335 302,9	10 335 302,9
Авансы полученные						
прочие						
<b>2. Выбытие, всего</b>	<b>1 435 257,2</b>	<b>6 751 916,4</b>	<b>7 625 119,2</b>	<b>8 136 736,8</b>	<b>9 522 751,5</b>	<b>9 486 082,5</b>
в том числе:						
платежи поставщикам и подрядчикам	1 053 091,7	5 518 575,2	6 180 442,4	6 676 637,6	7 999 824,9	7 999 824,9
авансы выданные						
выплаты по заработной плате	241 627,6	241 627,6	241 627,6	241 627,6	241 627,6	241 627,6
выплата вознаграждения по займам акционера	0,0	567 950,9	535 566,5	503 182,2	470 797,9	438 413,6
выплата % по облигациям	20 000,0	120 000,0	120 000,0	120 000,0	120 000,0	100 000,0
расчеты с бюджетом	68 953,2	158 745,9	388 624,1	426 049,4	493 577,6	509 292,9



прочие выплаты	51 584,7	145 016,9	158 858,7	169 240,0	196 923,6	196 923,6
<b>3. Результат операционной деятельности</b>	<b>113 800,4</b>	<b>187 373,1</b>	<b>587 760,6</b>	<b>654 985,6</b>	<b>812 551,3</b>	<b>849 220,4</b>
<b>II. ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>						
<b>1. Поступление денег, всего</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
в том числе:						
реализации основных средств						
<b>2. Выбытие денег, всего</b>	<b>3 605 261,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
в том числе:						
приобретение нематериальных активов						
приобретение основных средств за счет займа акционера	2 605 261,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
приобретение основных средств за счет выпуска облигаций	1 000 000,0					
инвестиции в незавершенное строительство						
<b>3. Результат инвестиционной деятельности</b>	<b>-3 605 261,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>III. ДВИЖЕНИЕ ДЕНЕЖНЫХ СРЕДСТВ ОТ ФИНАНСОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ</b>						
<b>1. Поступление денег, всего</b>	<b>3 605 261,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
в том числе:						
получение займов от акционера	2 605 261,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
получение займов за счет выпуска и реализации облигаций	1 000 000,0					
<b>2. Выбытие денег, всего</b>	<b>7 195,2</b>	<b>231 316,6</b>	<b>231 316,6</b>	<b>231 316,6</b>	<b>231 316,6</b>	<b>1 693 949,7</b>
в том числе:						
погашение задолженности перед акционером	0,0	231 316,6	231 316,6	231 316,6	231 316,6	693 949,7
погашение общей суммы облигаций	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1 000 000,0
выплата дивидендов	7 195,2					
<b>3. Результат финансовой деятельности</b>	<b>3 598 065,9</b>	<b>-231 316,6</b>	<b>-231 316,6</b>	<b>-231 316,6</b>	<b>-231 316,6</b>	<b>-1 693 949,7</b>
<b>ИТОГО: Увеличение (+) / уменьшение (-) денежных средств</b>	<b>106 605,2</b>	<b>-43 943,4</b>	<b>356 444,0</b>	<b>423 669,1</b>	<b>581 234,8</b>	<b>-844 729,3</b>
Деньги на начало отчетного периода	36 315,2	142 920,4	98 977,0	455 421,0	879 090,0	1 460 324,8
Деньги на конец отчетного периода	142 920,4	98 977,0	455 421,0	879 090,0	1 460 324,8	615 595,5

Таблица 31. Прогнозы активов и собственного капитала (тыс. тенге)



Наименование показателей	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
Активы	4 845 684	4 691 845	4 538 413	4 384 701	4 230 989	4 077 276
Собственный капитал	1 224 543	1 330 264	1 897 356	2 537 798	3 341 930	4 762 490

Увеличение активов АО «Аэропорт Сары Арка» в основном произойдет за счет внеоборотных активов. Увеличение внеоборотных активов в 2007 году (значительное) произойдет за счет реализации инвестиционной программы: приобретение новых основных средств (аэродромной техники) и реконструкции имеющихся основных средств (летного поля, здания аэровокзального комплекса, складов), строительство нового карго-терминала. Начиная с 2008 года, пойдет уменьшение внеоборотных активов за счет уменьшения балансовой стоимости основных средств на сумму амортизационных отчислений, что является естественным процессом. Увеличение собственного капитала планируется за счет чистого дохода.

#### 4.4.4 Налогообложение

АО «Аэропорт «Сары Арка» составляет расчеты по подоходному налогу за каждый год на основании данных налогового учета, осуществляемого в соответствии с требованиями казахстанского налогового законодательства. В настоящее время на территории Республики Казахстан действует ставка подоходного налога для юридических лиц в размере 30%. В связи с тем, что в соответствии с казахстанским налоговым законодательством определенные расходы и доходы не учитываются для целей налогообложения, у Компании возникают постоянные налоговые разницы.

Отсроченный налог отражает оцененный налоговый эффект от временных разниц между активами и обязательствами в финансовой отчетности и соответствующей им налоговой базой активов и обязательств, используемой для определения налогооблагаемого дохода.



#### 4.4.4. Коэффициенты

В таблице 31 приведены основные коэффициенты, характеризующие деятельность АО «Аэропорт Сары-Арка» в 2006 году и первом полугодии 2007 года.

Таблица 32. Финансовые показатели

Наименование коэффициентов	2006	II/2007	Описание
<b>Коэффициенты структуры капитала</b>			
Коэффициент финансовой независимости	0.69	0,54	Показывает, что у Компании существует минимальный риск возникновения денежного дефицита
Коэффициент суммарных обязательств к активам	0.32	0,46	Показывает, какая доля активов финансируется за счет заемных средств
Коэффициент суммарных обязательств к собственному капиталу	0.46	0,86	Характеризует зависимость Компании от внешних займов
Коэффициент долгосрочных обязательств к активам	0.07	0,05	Показывает, какая доля долгосрочных активов финансируется за счет долгосрочных займов
<b>Коэффициенты рентабельности</b>			
Рентабельность текущих активов	0,03	0,05	Способность предприятия обеспечивать достаточный объем прибыли
Рентабельность собственного капитала	0,03	0,01	Эффективность использования капитала собственниками Компании



## РАЗДЕЛ 5. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВЫРУЧКИ

### Общая сумма затрат на выпуск облигаций.

Наименование затрат	Сумма (тенге)
Вступительный листинговый сбор	250.000
Ежегодный листинговый сбор	250.000
Услуги регистратора	45.000
Услуги Центрального депозитария	1.030.000
Накладные расходы	120.000
Услуги финансового консультанта	1.500.000
<b>Итого</b>	<b>3.195.000</b>

Сумма затрат на выпуск облигаций оплачивается АО «Аэропорт «Сары Арка» на основании заключенных договоров на оказание услуг, и внутренними документами организатора торгов составит, примерно, 3 195 000 тенге.

### 5.2 Использование средств от размещения облигаций

АО «Аэропорт «Сары Арка» планирует получить от размещения облигаций поступление на сумму 1.000.000.000 (один миллиард) тенге, которые направит на пополнение оборотных и основных средств.

АО «Аэропорт «Сары Арка» не прогнозирует никаких условий, при наступлении которых возможны изменения в планируемом распределении полученных денег.



## РАЗДЕЛ 6. СВЕДЕНИЯ О ВЫПУСКАХ ЦЕННЫХ БУМАГ

Выпуск облигаций зарегистрирован 21 августа 2007 года Агентством Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций.

Облигациям присвоен национальный идентификационный номер KZ2C0Y05C713. Выпуск внесен в Государственный реестр эмиссионных ценных бумаг за номером С71

1.	Вид облигаций (купонные, дисконтные, с обеспечением или без обеспечения):	купонная облигация без обеспечения.
2.	Количество выпускаемых облигаций и общий объем выпуска облигаций (указать общий объем выпуска облигаций по номинальной стоимости):	1.000.000.000 (один миллиард) штук на сумму 1.000.000.000 (один миллиард) тенге.
3.	Номинальная стоимость одной облигации	1 (одна) тенге.
4.	Вознаграждение по облигациям с указанием:  ставки вознаграждения по облигациям:	12 % годовых от номинальной стоимости облигаций;
	даты, с которой начинается начисление вознаграждения, периодичности и даты выплаты вознаграждения, порядка и условий его выплаты (в случае, если инвестором будет являться нерезидент Республики Казахстан указывается валюта выплаты и курс конвертации):	дата, с которой начисляется вознаграждение – дата включения облигаций в официальный список категории «В» АО «Казахстанская фондовая биржа»;  выплата вознаграждения производится два раза в год из расчета временной базы 360 (триста шестьдесят) дней в году и 30 (тридцать) дней в месяце, соответственно через каждые шесть месяцев, начиная с даты начала обращения облигации до срока ее погашения. Выплата вознаграждения производится в тенге путем перевода денег на текущие счета держателей облигаций, зарегистрированных в реестре держателей облигаций по состоянию на начало последнего дня периода, за который осуществляются эти выплаты. Доход по облигациям выплачивается в течение 10 (десяти) рабочих дней, следующих за датой определения круга лиц, обладающих правом на получение дохода. Иностранным инвесторам вознаграждение будет выплачиваться на общих основаниях;
	периода времени, применяемого для расчета вознаграждения:	180 дней;
	если ставка вознаграждения не является фиксированной, указывается порядок определения ее размера:	ставка вознаграждения фиксированная;
5.	Сведения об обращении и погашении облигаций с указанием:  срока обращения облигаций и условий их погашения:	срок обращения облигаций составляет 5 (пять) лет с даты начала обращения облигаций. Дата начала обращения – дата включения облигаций в официальный список категории «В» АО «Казахстанская фондовая биржа»;  облигации погашаются в конце срока обращения по номинальной стоимости облигации (в тенге) с одновременной выплатой



		последнего купонного вознаграждения путем перевода денег в течение 10 (десяти) рабочих дней после окончания периода обращения на текущие счета держателей облигаций, зарегистрированных в реестре держателей облигаций по состоянию на начало последнего дня периода, за который осуществляются выплаты.
	даты погашения облигаций:	В течение 10 рабочих дней с даты следующей за днем окончания обращения облигаций или с даты досрочного погашения соответственно.
	места (мест), где произведено погашение облигаций:	Республика Казахстан, 100400, Карагандинская область, Бухар-Жырауский район, Аэропорт. Телефоны: (3212) 42-85-42, (3212) 42-85-17 Факс: (3212) 74-55-70 Эл. почта: airkgd@mail.ru
	способ погашения облигаций:	облигации погашаются путем перевода денег на текущие счета держателей облигаций.
5-1	Условия и порядок оплаты облигаций:	При размещении облигаций путем подписки порядок и условия оплаты за облигации указывается в договорах купли – продажи облигаций заключаемых АО «Аэропорт «Сары-Арка» с инвестором. При размещении облигаций через специализированные торги на торговой площадке АО «Казахстанская фондовая биржа» оплата облигаций осуществляется в соответствии с внутренними правилами АО «Казахстанская фондовая биржа».
5-2	Обеспечение по облигациям	Облигации не являются обеспеченными.
5-3	Порядок учета прав по облигациям:	АО «Регистраторская Система Ценных Бумаг», Договор о ведении системы реестров держателей ценных бумаг от 16.09.2006г. № 003-В-2457/237. г. Алматы, ул. Муратбаева 75. тел.: 253 57 90, 253 71 77.
5-4	Платежный агент:	Платежный агент для выплат вознаграждения держателям облигаций не предусмотрен.
6.	Права, предоставляемые облигацией ее держателю:	Право на получение номинальной стоимости в сроки, предусмотренные настоящим проспектом; Право на вознаграждения в сроки, предусмотренные настоящим проспектом; Право на удовлетворение своих требований в случаях и порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан; Право свободно отчуждать и иным образом распоряжаться облигациями; Иные права, вытекающие из права собственности на облигации;
	в случаях досрочного выкупа или досрочного погашения облигаций указываются условия, сроки, порядок выкупа облигаций, порядок выкупа или погашения облигаций:	По решению Совета директоров АО «Аэропорт «Сары-Арка» имеет право выкупить облигации, с целью досрочного погашения. При этом за 20 (двадцать) календарных дней до даты выкупа АО «Аэропорт «Сары-Арка» доводит до сведения держателей облигаций информацию о выкупе облигаций с целью их досрочного погашения путем опубликования информации на корпоративном сайте и на сайте организатора торгов. Выкуп облигаций с целью досрочного погашения производится по

	номинальной стоимости одновременно с соответствующей выплатой вознаграждения по облигациям.
	АО «Аэропорт «Сары-Арка» вправе при достижении договоренности с инвестором, выкупать облигации на организованном и неорганизованном рынках с целью дальнейшей реализации иным инвесторам. Цена сделки определяется исходя из наилучших рыночных условий, сложившихся на момент заключения сделки.
7. Указываются события, по наступлению которых может быть объявлен дефолт по облигациям эмитента, и при каких условиях держатели облигаций имеют право потребовать досрочного погашения:	<p>дефолт по облигациям АО «Аэропорт «Сары-Арка» наступает в случае не выплаты или не полной выплаты купонного вознаграждения и/или основного долга по облигациям в течение 10 рабочих дней, со дня, следующего за днем фиксации реестра держателей облигаций.</p> <p>В случае не выплаты АО «Аэропорт «Сары-Арка» любой суммы, которую он обязан выплатить держателям облигаций в соответствии с условиями настоящего проспекта, АО «Аэропорт «Сары-Арка» обязан выплатить держателям облигаций пеню за каждый день просрочки, исчисляемую исходя из официальной ставки рефинансирования Национального Банка Республики Казахстан на день исполнения денежного обязательства или его части.</p> <p>При наступлении дефолта по облигациям АО «Аэропорт «Сары-Арка» приложит все усилия для устранения причин, вызвавших дефолт.</p>
8. Информация об опционах:	опционы не будут заключены.
9. Конвертируемые облигации	Облигации не являются конвертируемыми
10. Срок и порядок размещения облигаций:	<p>В течение срока обращения;</p> <p>Размещение облигаций на организованном рынке будет осуществляться в соответствии с внутренними документами АО «Казахстанская фондовая биржа» и на неорганизованном рынке путем подписки с даты начала обращения облигаций;</p>
11. Сведения об организациях, принимающих участие в размещении облигаций:	АО «Казкоммерц Инвест».

Средства, полученные в результате размещения облигаций, будут направлены на пополнение оборотных и основных средств.

АО «Аэропорт «Сары-Арка» не прогнозирует никаких условий, при наступлении которых возможны изменения в планируемом распределении полученных денег.



## **Дополнительная информация**

### **Финансовый консультант:**

АО «Казкоммерц Инвест» (государственная лицензия на осуществление брокерской и дилерской деятельности на рынке ценных бумаг с правом ведения счетов клиентов в качестве номинального держателя №0401200738 от 18.03.2004г.);

Республика Казахстан,

г. Алматы, ул. Жандосова, 58А

Тел.: +7 (3272) 610 000; Факс: +7 (3272) 643 764

E-mail: general@kki.kz

### **Регистратор:**

АО «Регистраторская система ценных бумаг», (государственная лицензия на осуществление деятельности по ведению системы реестров держателей ценных бумаг № 0406200147 от 04.09.2000г.);

Республика Казахстан, 050026, г. Алматы, ул. Муратбаева, 75,

Тел.: +7 (3272) 53-57-90, 53-71-77,

Номер и дата договора – 000-В-2457/237 от 16.09.2005 года.

### **Аудитор:**

Товарищество с ограниченной ответственностью «BDO Казакстанаудит», Генеральная государственная лицензия на занятие аудиторской деятельностью № 0000276, выданная МФ РК 24.06.2004 г., аудитор Кошкимбаев С.Х., квалификационное свидетельство № 0000218, выданное Квалификационной комиссией по аттестации аудиторов РК 18.12.1995 г.

Республика Казахстан,

050036, г. Алматы, мкр. 6, корпус 56 «А»

Тел.: +7 (3272) 281-401, 282-581, 284-621,

Факс: +7 (3272) 501-304, 982-709.

**Платежный агент не предусмотрен.**

### **Президент**

АО «Аэропорт Сары-Арка»

Хамзин Д.Г.

### **Главный бухгалтер**

АО «Аэропорт Сары-Арка»

Сазонова Н.В.