

**«УТВЕРЖДАЮ»:**

**Генеральный директор ОсОО «Кара-Булак»**

**Омургазиев Э.М.**

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2024 г.

**ТТР TIMSCO PARTNERS**

Консалтинговая группа  
ОсОО «Тимско Партнерс»



## **Международный торгово-логистический центр «Атбашы»**



## **ТЕХНИКО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ ОБОСНОВАНИЕ**

### **Инвестиционного проекта по строительству объектов инфраструктуры логистики, складских и производственных зданий и сооружений в СЭЗ «Нарын».**

Местоположение проекта:

Участок Кара-Коюн, с. Кара-Суу, Нарынская область, Кыргызская Республика

**Инициатор проекта:** ОсОО «Кара-Булак».

**Назначение документа:** Анализ экономической эффективности

Дата составления документа: «25 декабря» 2024 г.

Период исследований: 20.08 – 20.12.2024 г.

Форма отчёта: полный отчёт

**КОНФИДЕНЦИАЛЬНО**

Бишкек 2024

## Оглавление

В разработанном технико-экономическом обосновании использованы следующие материалы и документы: .....	3
Авторский коллектив .....	3
Термины и определения.....	4
1. Общая пояснительная записка .....	6
1.1 Общие сведения.....	6
1.2 Резюме экономической эффективности .....	9
1.3 Общие сведения о районе .....	10
1.4 Об отрасли.....	11
2. Описание проекта.....	12
2.1 Цели проекта.....	12
2.2 Информация об операторе проекта.....	13
2.3 Участники проекта .....	14
3. Обоснование месторасположения .....	15
3.1 Введение.....	15
3.2 Географическое расположение .....	15
3.3 Экономическая целесообразность .....	16
3.4 Логистический потенциал и грузопоток .....	16
3.5 Социально-политическая поддержка .....	17
3.6 Конкурентные преимущества.....	17
3.7 Характер местности и участка .....	17
3.8 Обеспечение инфраструктуры .....	19
3.9 Статус Бондового склада .....	19
3.10 Свободная экономическая зона «Нарын» .....	20
3.11 Таможенная процедура .....	20
3.12 Свидетельствование товаров.....	21
3.13 Развитие туризма.....	21
3.14 Роза ветров местности.....	23
3.15 Инфраструктура для электронной коммерции (E-Commerce) .....	24
4. Анализ целевого рынка.....	24
4.1 Рынок складских помещений закрытого типа.....	24
4.2 Структура рынка, объем и динамика.....	25
4.3 Рынок региона.....	25
5. Основные задачи проекта и этапы .....	26
5.1 Организационная структура .....	26
5.2 Строительно-монтажные работы .....	27

---

5.3 Патентно-правовые задачи .....	29
5.3.1 Поставка ПО, правообладатели.....	29
5.3.2 Потенциал ПО и систем автоматизации.....	29
5.4 Производственный план .....	29
5.5 Принцип продажи товаров .....	30
5.6 Выход на проектную мощность .....	31
5.7 Ожидаемая выручка .....	31
5.8 Маркетинговая стратегия и задачи .....	31
5.8.1 Основные конкурентные преимущества .....	31
5.8.2 План продаж.....	33
5.8.3 Стратегия продвижения на рынок .....	33
5.8.4 Профиль коммерческих затрат.....	35
5.8.5 Структура управления и план набора кадров .....	35
6. Описание основных этапов проекта .....	36
6.1 Календарный график реализации проекта .....	37
7. Финансовая модель .....	37
7.1 Экзогенные параметры .....	37
7.2 Профиль инвестиционных затрат по кварталам и годам. Бюджет проекта.....	39
7.2.1 Прогноз отчёта о прибылях и убытках.....	39
7.2.2 Прогноз отчёта о движении денежных средств (CashFlow).....	40
7.2.3 Баланс .....	40
7.3 Экономические показатели проекта .....	40
7.3.1 Основные капиталовложения (CAPEX) .....	40
7.3.2 Сметная стоимость строительства .....	40
7.3.3 Срок окупаемости проекта .....	40
7.3.4 NPV .....	41
7.3.5 IRR .....	42
7.3.6 Анализ чувствительности .....	43
7.3.7 Рентабельность инвестиций (ROI).....	43
7.3.8 Рентабельность EBITDA.....	44
7.3.9 Расчёт дисконтированного срока окупаемости (DBP).....	44
7.3.10 Расчёт Terminal Value (TV).....	45
7.3.11 Профиль налоговых отчислений.....	45
8. Управления рисками .....	46
9. Потребность в энергоресурсах .....	48
9.1 Расчёты энергопотребления и затрат.....	49
10. Финансирование проекта.....	51

10.1 График финансирования проекта.....	51
11. Социально-экономический эффект.....	51
12. Воздействия на окружающую среду.....	51
13. Выводы.....	52

**В разработанном технико-экономическом обосновании использованы следующие материалы и документы:**

1. Эскизный проект и ТЭП архитектурных решений МТЛЦ «Атбашы»;
2. Инженерные нагрузки (Технические условия)
3. Учредительные документы ОсОО «Кара-Булак»;
4. Правоустанавливающие документы по участку ОсОО «Кара-Булак»;
5. Учредительные документы ОсОО «Нарын Сухой Порт»;
6. Инженерно-геологическое заключение. Исполнитель ОсОО «Дайыр» Лиц.Б-1 №001530
7. Маркетинговые исследования в сфере логистики, складской недвижимости;
8. Отчёт оценка имущества по состоянию 28.10.2024 г. ОсОО «Азия-Оценка»;
9. Статистические данные от Нацстатком КР;
10. Статический бюллетень №9. Нарын 2024. Нацстатком КР;
11. IRU – Анализ грузопотоков в ЦА и приграничных районах Китая;
12. Эталон технико-экономического обоснования (ТЭО) и технико-экономических расчётов строительства промышленных зданий и сооружений. Москва 1991.
13. Указания о порядке разработки и утверждения технико-экономических обоснований строительства по крупным и сложным предприятиям и сооружениям, и технико-экономических расчётов, обосновывающих хозяйственную необходимость и экономическую целесообразность строительства предприятий, зданий и сооружений. Москва 1990.
14. Источники из интернета.

**Авторский коллектив**

	<b>Составители</b>	<b>Организации и ФИО</b>	<b>Подпись</b>
1.	Составитель и разработчик ТЭО	ОсОО «Тимско Партнерс»	
2.	Архитектор проекта	Ибраимов Бакай	
3.	Маркетолог	Дуйшоналы кызы Калынура	
4.	Финансовый аналитик	Камчыбек уулу Темирлан	

## Термины и определения

**ЦА** - Центральная Азия.

**СЭЗ** – Свободная Экономическая Зона в Кыргызстане.

**ГЧП** – Государственно-частное партнёрство.

**Модели ГЧП** – определяет конкретные модели взаимоотношений между государством и частным партнером в период контракта.

**Публичный партнёр** – лицо представляющее госучреждение, ведомство или местное самоуправление.

**Бондовый склад** – склад, организованный на базе назначенного оператора почтовой связи, предназначенный для хранения и распределения товаров, ввозимых на территорию Кыргызской Республики без таможенного оформления и уплаты налогов, таможенных пошлин и сборов, без применения к товарам лицензирования и квотирования на период хранения до приобретения покупателем.

**Свободная таможенная зона** – таможенная процедура, при которой субъекты СЭЗ “Нарын” в МТО «Нарын Сухой Порт» размещают и используют товары в пределах территории, без уплаты таможенных пошлин, налогов, а также без применения мер тарифного и нетарифного регулирования в отношении иностранных товаров и без применения запретов и ограничений в отношении товаров Евразийского экономического союза.

**Классификация товарных складов (А, В, С, D)** - классификация, основанная на технических параметрах (полезная площадь, развитость инфраструктуры, включая инженерные коммуникации, тип напольного покрытия и другие параметры) товарных складов. Общие требования к каждому классу товарного склада устанавливаются Кабинетом Министров Кыргызской Республики;

**НАИ** - Национального агентства по инвестициям при Президенте Кыргызской Республики.

**МТО** - Материально-техническое обеспечение деятельности таможенных органов.

**МДП** – это единственная в мире система международного таможенного транзита.

**TIR-EPD** – Система электронного предварительного декларирования или информирования.

**МТЛЦ** – Международный торгово-логистический центр.

**КПП** – Контрольно-пропускной пункт.

**Мультимодальная перевозка** — это перевозки любого товара двумя или более видами транспорта, организуемые одной логистической компанией.

**Интермодальная перевозка** – это организация перевозки с участием разных видов транспорта, где ответственность за доставку груза делится поровну между всеми компаниями-перевозчиками.

**E-Commerce** – онлайн-торговля, электронная коммерция, когда все сделки, операции, бизнес-процессы и коммуникации проходят в сети — на сайте, в соцсетях или в приложении.

**Маркетплейс** – электронная торговая площадка, виртуальная торговая площадка — платформа электронной коммерции, интернет-магазин электронной торговли, предоставляющий информацию о продукте или услуге третьих лиц.

**WMS** – Warehouse Management System – Система управления складом.

**Фулфилмент** – Фулфилмент — это комплекс операций с товаром от момента заказа покупателем до момента получения покупки. Как правило, речь идёт об услуге, которую сторонние компании предоставляют интернет-магазинам, в центре которой складские операции.

**CRM-система** — это функциональный инструмент для управления взаимоотношениями с клиентами предприятия.

**ЕАИС**- Единая автоматизированная информационная система.

**ERP-система** - ERP-система – это система для автоматизации бизнес-процессов компании. Основным назначением систем ERP-класса является повышение общей производительности предприятия за счёт сокращения количества «ручных» операций, сбора и аккумуляции данных и упорядочивания бизнес-процессов внутри компании.

**FLYT-экспресс логистика** – система отслеживания логистика товара или груза в режиме реального времени. Применяется в сфере электронной торговли. Широко распространён внутри КНР.

**ИТ-инфраструктура** – понимается создание условия бесперебойной работы систем: инженерная коммуникация, сервер, интернет, ПО, облачные технологии, электричество.

**АСУ** – Автоматическое считывающее устройство.

**Штрих-код** - графическая информация, наносимая на поверхность, маркировку или упаковку изделий, предоставляющая возможность считывания её техническими средствами — последовательность чёрных и белых полос, либо других геометрических фигур.

**ТЭП** – Технико-экономические показатели согласно архитектурному проекту, стадии ЭП.

**СКБ** – Здания соцкультбыта.

**LOT** – Определенный выделенный участок-ячейка для освоения в сфере недвижимости.

**Plot** – Определенный выделенный «плавающий» участок внутри LOT, для строительства конкретного здания или сооружения.

**СМР** – Строительно-монтажные работы.

**ЕРС контракт** – это договор между заказчиком и подрядчиком, который берет на себя ответственность за проектирование, закупку, строительство объекта и его ввод в эксплуатацию.

**СКБ** - Здания соцкультбыта.

**ЦАРЭС** - Программа ЦАРЭС (Центрально азиатское региональное экономическое сотрудничество) – это программа регионального сотрудничества, которая нацелена на расширение торговли в регионе и на улучшение конкурентоспособности бизнеса в странах-членах программы через реализацию региональных проектов в области транспорта, содействия торговле, энергетики торговой политики и развития экономических коридоров. Партнёрство ЦАРЭС включает Афганистан, Азербайджан, КНР, Грузию, Казахстан, Кыргызскую Республику, Монголию, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан, и шесть многосторонних институтов.

## 1. Общая пояснительная записка

### 1.1 Общие сведения

Таблица 1

<b>Наименование объекта</b>	Международный торгово-логистический центр «Атбашы».
<b>Основание для разработки</b>	Исследование осуществимости проекта; Анализ экономической эффективности; Получение инвестиций для строительства
<b>Получатель инвестиций</b>	ОсОО «Кара-Булак» Свидетельство Серия ГРЮ № 0063254
<b>Юридический адрес</b>	Участок Кара-Коюн, с. Кара-Суу, Нарынская область, Кыргызская Республика.
<b>Объекты строительства</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Складские здания класса “А”, “В”, “С”;</li> <li>• Складские площадки открытого типа;</li> <li>• Производственные здания и сооружения (цеха для сборки, обработки продукции);</li> <li>• Жилые и коммерческие здания в 2-3 этажа;</li> <li>• Общественные здания (автовокзал);</li> <li>• Очистные сооружения;</li> <li>• Дорожная сеть внутри территории;</li> <li>• Благоустройство территории.</li> </ul>
<b>Сроки строительства</b>	3 года
<b>Этапы или фазы строительства</b>	III-этапа строительства
<b>Официальный курс валюты по данным НБКР</b>	86,5 (KGS) сома / 1 (USD) доллар США по состоянию даты разработанного документа
<b>Документы, стандарты, регламентирующие содержание настоящего документа</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ГОСТР 58917— 2021 Технико-экономическое обоснование инвестиционного проекта промышленного объекта</li> <li>• «Методические рекомендации по оценке инвестиционных проектов и их отбору для финансирования», методика ЮНИДО (Комитет по промышленному развитию при ООН), модифицированная с учётом специфики проекта.</li> <li>• Форма оценки проектных документаций или ТЭО проектов государственных инвестиций. Министерство экономики и коммерции Кыргызской Республики.</li> </ul>
<b>Общая площадь участка</b>	70 га (2,4 га; 32,6 га и 35 га)
<b>Коэффициент застройки</b>	30%
<b>Общая численность работников</b>	39 чел.
<b>Количество автостоянок</b>	2000 машиномест легковых авто; 350 машиномест грузовых авто, габаритом 20х3 м;

	Парк для спецтехники - 100; Площадка для вертолётa - 1.
<b>Общая площадь арендуемых площадей</b> (обобщённая площадь складов - учитывая служебные зоны, технические помещения, зоны разгрузки, проходы и др.)	<b>Всего полезных площадей – 251 860 кв.м</b> <b>Складские и производственные:</b> Класс «А» S <sub>общ.</sub> – 30 000 м <sup>2</sup> ; Класс «В» - S <sub>общ.</sub> – 13.500 м <sup>2</sup> ; Класс «С» - S <sub>общ.</sub> – 1.800 м <sup>2</sup> ; Индустриальный парк класса «А» S <sub>общ.</sub> – 70 000 м <sup>2</sup> ; Склады открытого типа с козловым краном S <sub>общ.</sub> – 16.800 м <sup>2</sup> ; Контейнеры СВХ 40 т. Мобщ. – 1400 т. <b>Коммерческие:</b> Здания СКБ S <sub>общ.</sub> – 22.000 м <sup>2</sup> ; Производственный корпус мясокомбината S <sub>общ.</sub> – 5.400 м <sup>2</sup> Торговый комплекс беспошлинной торговли S <sub>общ.</sub> – 70.000 м <sup>2</sup> .
<b>Общая площадь общественных зон</b>	Международный и междугородний автовокзал S <sub>общ.</sub> – 5 000 м <sup>2</sup> ;
<b>Решение о трансформации земли и Приказ районной Администрации</b>	Заседание комиссии от 17 октября 2023 г. Из категории «Пастбищные угодья» в категорию «Промышленность», транспорт, связь, энергетика, охраняемая территория и другого назначения».  <b>Ат-Башинская районная администрация</b> Приказ № 28-б от 15 февраля 2023 г. о выделении 2,4 га; 32,6 га и 35 га в аренду с составлением на 25 лет. Предыдущие Приказы №134-б от 27 мая 2020 г., №176-б от 23 декабря 2020 г, №192-б от 4 ноября 2021 г. остаются в силе.
<b>Вид деятельности на территории</b>	- Хранение и распределение товаров на сухих, мокрых и открытых складах; - Агропромышленный комплекс; - Объекты лёгкой промышленности (швейные цеха); - Сборка продукции; - Приграничная торговля в беспошлинной зоне (Duty Free); - Импорт легковых авто; - Экспорт сельскохозяйственной продукции (мясо, картофель, кожа, шерсть, зерно и др.)
<b>Категории ввозимых товаров</b>	Все товары кроме: акцизных, ГСМ, боеприпасов.
<b>Социальная направленность.</b>	<b>Мультипликативный эффект:</b> - Создание новых рабочих мест; - Пополнение местной казны за счёт налоговых, социальных и других отчислений; - Привлечение молодых специалистов в области управления, обслуживания, ИТ, торговли и производства; - Обучение персонала и карьерный рост; - Стимулирование роста малого бизнеса среди местного населения; - Улучшение транспортной сети (новый автовокзал); - Развитие туризма.



<p><b>Статус Бондового Склада на территории СЭЗ «Нарын»</b></p>	<p>Договор между СЭЗ «Нарын» - см. <i>Приложения</i> Силами инициаторов был предложен проект изменения в Законодательстве:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• В новой редакции Закона «Об электрической и почтовой связи», «О почтовой связи» от от 9 августа 2023 года № 173.</li> <li>• Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 22 марта 2023 года № 149 был принят «Порядок перемещения товаров на территории СЭЗ «Нарын».</li> <li>• Подписано соглашение о создании территории Бондового Склада на СЭЗ «Нарын» в участке Кара-Коюн.</li> </ul>
<p><b>Модель ГЧП</b></p>	<p>Концессионное соглашение по модели <b>ВОМТ – Buid – Operate – Maintenance - Transfer</b> (Строительство, Управление, Обслуживание, Передача). Частная компания или акционерное общество обладает правом не только пользования, но и владения объектом на период, указанный в контракте о ГЧП. По завершении срока контракта инфраструктурный объект также возвращается публичному партнёру. Предусмотрено право демонтажа и перемещения сооружений из легких конструкций.</p>
<p><b>Срок действия контракта</b></p>	<p>25 лет с возможностью пролонгации. Инвестиционный период – 20 лет (до 2045 года).</p>
<p><b>Защита инвестиций</b></p>	<p>Резиденты СЭЗ "Нарын" имеют гарантии права инвесторов и защиты инвестиций (Закон КР об инвестиционной деятельности); Представление интересов субъектов при взаимодействии с госорганами (статья 10 закон КР о СЭЗ в КР). В декабре 2024 года проект МТЛЦ «Атбашы» внесен в реестр национальных проектов в Национальном Агентстве по привлечению инвестиций при Президенте КР.</p>
<p><b>Производственная мощность</b></p>	<p><b>При 80-100% загрузки складов:</b> - 112 тыс. тонн грузооборотов в год;</p> <p><b>При 80-100% пропускной способности КПП, таможни:</b> - 300 грузовых авто в сутки;</p> <p><b>Расчитываемое количество посетителей торговых комплексов, рынков:</b> - 2500 человек в день; - 112 000 человек в год.</p> <p><b>Выпуск товаров из Бондового склада:</b> - 112 тыс. тонн в год.</p>

## 1.2 Резюме экономической эффективности

Таблица 2

Наименование показателей	Единица измерения
<b>Общая стоимость строительства, в том числе СМР</b>	<b>172,566</b> млн. долларов США
<b>Источники финансирования</b>	<b>Финансовый инвестор</b> 172,566 млн. долларов США <b>Собственный вклад инициатора</b> 2 807 777 \$
<b>Вид финансирования</b>	Прямые инвестиции в капитал
<b>Обеспечение</b>	Доля акции компании
<b>Количество траншей</b>	Транш №1 – II этап строительства; Транш №2 – III этап строительства; Транш №3 – IV завершающий этап строительства.
<b>Использование средств</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Строительство быстровозводимых складских, промышленных и коммерческих ангаров без оснащения оборудованием и инвентаря;</li> <li>2. Строительство дорог, площадок;</li> <li>3. Установка очистных сооружений;</li> <li>4. Озеленение и благоустройство.</li> </ol>
<b>Удельные капиталовложения</b>	<b>685,2\$</b> на каждый полезный квадратный метр
<b>Срок окупаемости</b>	12 лет (2037ой год)
<b>Рентабельность инвестиций (ROI) при дивидендной политике в 70%</b>	67.05% - стабильная отрасль.
<b>Юридический механизм для инвестиционного партнёрства</b>	ОсОО с дальнейшим преобразованием в ОАО. Все предыдущие соглашения, Договора остаются в силе.

Проект строительства и эксплуатации складских помещений класса "А" и "В" демонстрирует экономическую эффективность и перспективность при реализации в заданных условиях. На основе финансового анализа, включающего расчёт чистой приведённой стоимости (NPV), внутренней нормы доходности (IRR), срока окупаемости (PBP и DBP), а также рентабельности по EBITDA, проект показывает положительные результаты.

NPV при ставке дисконтирования 8% составляет **\$19,558,302**, что свидетельствует о создании дополнительной стоимости для инвесторов. Внутренняя норма доходности (IRR) проекта составляет **8.57%**, что превышает установленную ставку дисконтирования и делает проект финансово жизнеспособным. Простой срок окупаемости составляет **12 лет**, а дисконтированный срок окупаемости достигается к **2037 году**, что соответствует долгосрочному характеру капиталоемких объектов недвижимости.

Среди ключевых преимуществ проекта:

- Относительно высокая рентабельность по EBITDA, превышающая **60%**, что подтверждает эффективность операционного управления.
- Возможность стабильных дивидендных выплат акционерам, достигающих **\$115,673,965** при дивидендной политике 70% за весь срок реализации.

Тем не менее, проект также имеет свои нюансы. Основные риски связаны с зависимостью от заполняемости складов и рыночных условий, таких как арендные ставки и операционные расходы. Для минимизации этих рисков важно внедрить эффективную маркетинговую стратегию, направленную на привлечение надёжных арендаторов, и оптимизировать эксплуатационные затраты.

### 1.3 Общие сведения о районе



Ат-Башинский район. Рисунок 1

**Площадь района** – 15 354 кв.км;

**Численность постоянного населения** - 61 907 человек (51% - мужчины, 49% - женщины);

**Ключевые отрасли:** Скотоводство, добыча полезных ископаемых, обрабатывающая промышленность, торговля, туризм и сельское хозяйство.

Ссылаясь к общим цифрам, можно выделить смежные сферы (обрабатывающие производства, торговля и услуги), которые показывают положительную динамику роста в данном районе по таб.3.

#### Объем экономической деятельности

Ат-Башинского района за январь - сентябрь 2023-24 гг. (тыс. сом)

Таблица 3

Секторы экономики	2023г.	2024г.	Темп роста в %
Добыча полезных ископаемых	5218,6	5218,6	-
Обрабатывающие производства	71928,8	86852,7	103,2
Водоснабжение, очистка, обработка отходов и получение вторичного сырья	6215,3	8282,3	131,2
Сельское хозяйство (мясо, молоко, яйца, шерсть)	32 153 тонн	33 023 тонн	110,5
Транспортная деятельность (перевозка грузов)	172,1 тонн	199,0 тонн	115,6
Связь (почтовая и электрическая связь)	6 882,1	8 586,35	124,8
Торговля и услуги	1062963	1336124	125,7
Капитальное строительство	52964,3	45970,7	-13,21%

## Внешняя торговля (тыс. долларов США)

Таблица 4

	2023г.	2024г.	Темп роста в %
<b>Внешняя торговля всего</b>	15 945,4	11 612,9	-27,18
Импорт	15505,0	11351,3	
Экспорт	440,4	261,6	

## Рынок труда

В январе-декабре 2023г. среднемесячная номинальная заработная плата одного работника (без учета малых предприятий) составила 33645,1 сомов, увеличилось по сравнению с январь-декабром 2022г на 22,5 процента, а реальный размер заработной платы, исчисленный с учетом индекса потребительских цен увеличилось на 10,6 процента.

### 1.4 Об отрасли

#### Существующая дорожная инфраструктура и грузопоток

Расположение МТЛЦ «Атбашы» обусловлено в намерении в непосредственном участии в существующем трафике грузовых перевозок и товарообмена через транспортный коридор ЦАРЭС 1 «Европа - Восточная Азия» (КНР-Торугарт-Бишкек-Чу-Астана- РФ) с Восточной Азией.

На данный момент 75% из общего объема китайских товаров, попадающих на рынки Кыргызстана это рынки «Дордой» и «Мадина», а остальные 25% - рынок «Карасуу».

Транспортные коридоры КР. Таблица 5

1	<b>Коридор ЦАРЭС 1 «Европа - Восточная Азия»</b>	Связывает Европу с Китайской Народной Республикой (КНР) и Восточной Азией. Маршрут пролегает от границы с Российской Федерацией через Казахстан и Кыргызскую Республику до КНР.	539 км
2	<b>Коридор ЦАРЭС 2 «Средиземноморьем и Восточная Азия»</b>	Соединяет Кавказ и Средиземноморье с Восточной Азией. Маршрут проходит через Азербайджан, Казахстан, Туркменистан, Узбекистан, Таджикистан, Кыргызскую Республику и Китайскую Народную Республику.	258 км
3	<b>Коридор ЦАРЭС 3 «Российская Федерация - Южная Азия и Ближний Восток»</b>	Соединяет Российскую Федерацию с Персидским заливом. Коридор проходит через Казахстан, Кыргызскую Республику, Узбекистан, Таджикистан, Афганистан и Туркменистан.	987 км
4	<b>Коридор ЦАРЭС 5 «Восточная Азия - Ближний Восток и Южная Азия»</b>	Соединяет Восточную Азию с Аравийским морем, проходя через Центральную Азию. Маршрут следует через Китайскую Народную Республику, Кыргызскую Республику, Таджикистан и Афганистан.	136 км

По схеме ЦАРЭС 1 нередко возникают ряд проблем с обеспечением бесперебойной и безбарьерной поставки автомобильных грузов при пересечении некоторых участков. А именно - меньшая пропускная способность в КПП Торугарт и частые задержки у КПП Казахстана. Сейчас активно разрабатываются

властями КР альтернативные мультимодальные коридоры в РФ, Европу и страны Персидского Залива. Одним из потенциальных альтернативных путей рассматривается грузовая железная дорога «**Китай-Кыргызстан-Узбекистан**», которая планируется завершить строительство в течении 2-3 лет усилиями трех стран. У МТЛЦ «Атбашы» появится возможность подключиться, построив ЖД ветку в самой ближайшей точке (долина Арпа – 35 км.)

## 2. Описание проекта

### 2.1 Цели проекта

МТЛЦ «Атбашы» - это первая на территории Кыргызстана торгово-логистический комплекс со статусом Бондового склада и с зоной беспощинной торговли.

Данный документ разработан с целью обоснования финансово-экономической эффективности и технической реализуемости инвестиционного проекта «Международного торгово-логистического центра «Атбашы» на территории СЭЗ «Нарын»», расположенного в Нарынской области, Ат-Башинском районе. Начало реализации проекта: II квартал 2021 года.

Выход на проектную мощность: IV квартал 2029 года.

#### Экономические цели проекта:

- Создание конкурентоспособного предприятия, оказывающего широкий спектр таможенных и складских услуг для сектора B2B и B2C;
- Формирование экономической основы, обеспечивающей гарантированный возврат средств, потраченных на реализацию проекта;
- Развитие центра за счёт средств, полученных от доходов;
- Извлечение прибыли.

#### Стратегические цели проекта:

- Создание крупного современного международного торгово-логистического центра, став ключевым игроком в своём регионе, предлагающий исчерпывающий ассортимент услуг, удовлетворяющей потребностям бизнес-партнёров.

#### Первоочередные задачи:

- Строительство современных быстровозводимых складских зданий, обеспечивающего работоспособность МТЛЦ;
- Привлечь лучших специалистов в организации работы МТЛЦ;
- Обеспечить полную загрузку мощностей МТЛЦ якорными арендаторами за счёт стимулирования роста ёмкости рынка;
- Привлечение клиентской базы, основанных на долгосрочных договорных отношениях;
- Сформировать положительный имидж;
- Закрепиться на рынке и увеличить объём услуг МТЛЦ;
- Укрепить торгово-логистические отношения с КНР;
- Привлечь больших маркетплейсов со стран ближнего зарубежья для открытия и организации международного распределительного склада;
- Открытие производственных линий по убою МРС и КРС и переработка мяса;
- Производство ТНП (товаров народного потребления);
- Открытие крупных торгово-развлекательных центров, туристической зоны для создания трафика посетителей.

## 2.2 Информация об операторе проекта

Инициатором проекта выступает ОсОО «Кара-Булак», основанное местными жителями с глубокими корнями и авторитетным статусом в обществе. Репутация компании и её основателей была сформирована благодаря многолетней активной деятельности в социально-экономической сфере региона. Их приверженность меценатству и защите интересов местного населения стала отправной точкой для реализации масштабной инициативы по улучшению уровня жизни общества.

Идея проекта возникла ещё в 1990-е годы, в период становления независимости Кыргызской Республики, когда страна активно начала выстраивать международные отношения. Одним из первых направлений экономической деятельности основателей стала организация поставок товаров из КНР для местного, а затем и международного рынков. На сегодняшний день инициаторы проекта обладают значительным опытом в сфере логистики, чему подтверждением является успешная деятельность компании «Биек Карго», входящей в число ведущих логистических операторов в КР.

Проект строительства Международного торгово-логистического центра (МТЛЦ) «Атбашы» обусловлен необходимостью модернизации логистической инфраструктуры и увеличения объёмов грузопотока. Проект получил поддержку со стороны Правительства и местного населения. Следует отметить, что в 2020 году предпринималась попытка строительства ТЛЦ на участке площадью 200 гектаров при участии инвесторов из КНР. Однако из-за недостатка информирования и распространения недостоверных данных проект столкнулся с протестами со стороны населения и был приостановлен.

С приходом новой администрации Президента Кыргызской Республики, возглавляемой Садыром Нургожоевичем Жапаровым, инициатива строительства была возобновлена под руководством ОсОО «Кара-Булак». После проведённых переговоров с местными жителями и Президентом проект был поддержан и утверждён к реализации на участке площадью 70 гектаров.

## 2.3 Участники проекта

Таблица 6

	Наименование организации	Статус	Должностные лица	Доля	Деятельность
1	ОсОО «Кара-Булак»	Владелец бизнеса	Генеральный директор Эсенбек Омургазиев	64,49%	Предоставление земельных участков; Деятельность в сфере строительства; Функция управляющей компании.
2	Инвестор. Прямые инвестиции в капитал	Частный партнер		34.51% акций	На весь период при оценке проекта в \$500 млн.
3	Дирекция СЭЗ «Нарын»	Публичный партнер	Нарынская обл., г.Нарын, ул.Ленина, 44	1,0-1,5%	По законодательству
4	Ассоциация «GuangDong Logistics Profession Association» (КНР)	Бизнес-партнёры	Председатель Ма Жэньхун	Свой рыночный тариф	Занимаются мультимодальными грузоперевозками из Восточной Азии в КР.
	Guangzhou Flyt Logistic Limited		Генеральный директор Чжу Цзэвэн		
	Shaanxi Lingyun Logistics Co. Ltd				
5	ОсОО «Нарын Сухой Порт»	Оператор	Генеральный директор Еркин Сансызбай	Доля в комиссии при вывозе товаров из зоны	Поставка ИТ-инфраструктуры, ПО, работы с контрагентами, документации в розничной и электронной торговли
6	ГП ОАО «Кыргызпочтасы»	Оператор почтовой связи, назначенный для бондового склада	Штат из 10 человек	Госпошлины за каждый килограмм после 25 кг.	Правовая база, контроль и мониторинг за складским процессом.
7	ГТС при Минфин КР	Уполномоченный госорган в таможенном деле	Штат из 22 человек	Стандартный тариф за услуги	МТО, КПП, правовая база, контроль и мониторинг за зонами ПЗТК и ВЗТК.

### 3. Обоснование месторасположения

#### 3.1 Введение

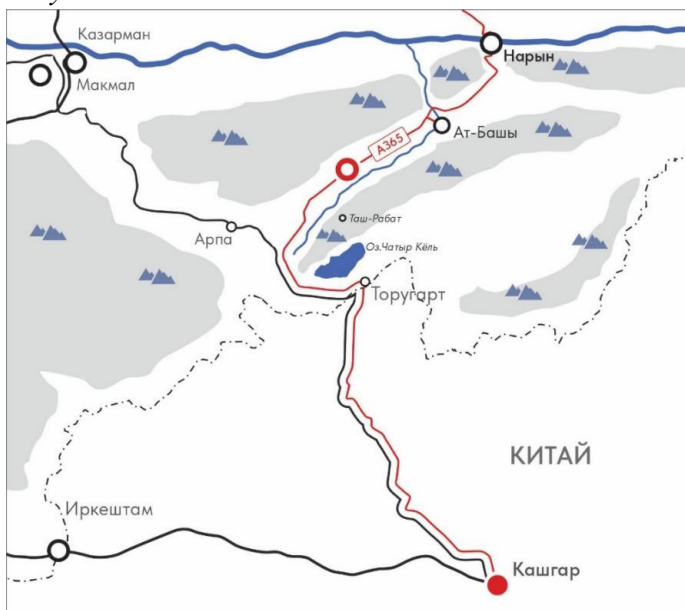
Расположение МТЛЦ «Атбашы» выбрано на основе стратегической географии региона, обеспечивающей доступ к ключевым международным транспортным коридорам. Проект направлен на оптимизацию логистических процессов, снижение издержек для бизнеса и создание условий для роста региональной экономики. При этом учитываются как экономическая целесообразность, так и социальная значимость объекта для развития региона.

КНР, Южная Корея и другие страны Восточной Азии является торговыми партнёрами Кыргызстана. Ссылаясь на данные из отчёта годового товарооборота между странами 2023 году общий объем составил – 19,8 млрд. долларов США. Учитывается и факт расхождения в данных таможенной статистики КР и КНР (т.н. зеркальная статистика), их составил в 2023 году сальдо 12,5 млрд. долларов США.

Кыргызстан играет ведущую роль в прохождении товарных (реэкспортных) потоков из КНР в направлении России, Казахстана, Таджикистана и Узбекистана. Как отмечается в докладе Всемирного банка, существуют два источника, обеспечивающие Кыргызстану подлинное лидерство в региональной торговле в ЦАР: специальный, практически беспопшлинный, режим в отношении товаров базарной номенклатуры и регулирование рыночной торговли, являющееся более либеральным по сравнению с формальными экономиками других стран ЦА.

#### 3.2 Географическое расположение

Рисунок 2



**Близость к ключевым транспортным коридорам:** Территория торгово-логистического центра расположена на участке Кара-Коюн, села Кара-Суу, Ат-Башинского района, Нарынской области. Участок простирается вдоль трассы А365 «Бишкек-Нарын-Торугарт», длина участка составляет 2,4 км, а ширина 290 метров. Разница перепада самой нижней точки от самой высокой составляет 80 метров.

**Потенциал трансграничной торговли:** В силу своего стратегического положения Кыргызстан имеет значительный потенциал выполнять функции транзитной зоны для коммерческих перевозок и торговли между Китаем, Российской Федерацией, Казахстаном, Южной Азией и Ближним Востоком. В подтверждение этому за

последнее десятилетие был реализован ряд стратегий, направленных на развитие транспортной инфраструктуры и расширение доступа к рынкам, а также на упрощение торговых процедур.

Расположение МТЛЦ «Атбашы» в непосредственной близости к КПП «Торугарт-Автомобильный» обеспечивает значительные логистические преимущества, что позволит существенно сократить цепочки поставок и сроки доставки, а также повысить гибкость грузоперевозок.

**Природно-климатические условия:** Район подходит для строительства крупного объекта инфраструктуры благодаря относительно ровному ландшафту и наличию площадей, пригодных для масштабных операций.



### 3.3 Экономическая целесообразность

**Снижение транспортных расходов:** Локализация центра ближе к границе и ключевым транспортным артериям сокращает издержки перевозки товаров на дальние расстояния, что выгодно для бизнеса.

**Создание рабочих мест:** Реализация проекта принесёт значительные экономические выгоды местному населению, создавая сотни новых рабочих мест и стимулируя развитие сопутствующих отраслей.

**Поддержка местной экономики:** Развитие МТЛЦ приведёт к росту налоговых поступлений, развитию торговли, малого и среднего бизнеса, что в перспективе укрепит экономику региона.

### 3.4 Логистический потенциал и грузопоток

**Увеличение пропускной способности грузопотока:** Регион испытывает недостаток современной логистической инфраструктуры, что ограничивает объём торговли. Создание МТЛЦ «Атбашы» позволит масштабировать грузопоток.

**Международные и региональные связи:** Центр сможет служить связующим звеном между китайскими производителями и рынками сбыта в странах Центральной Азии, СНГ и Европы.

**Технологическая модернизация:** в рамках проекта планируется создание современной инфраструктуры, включая складские комплексы, таможенные терминалы и сервисные зоны, что повысит конкурентоспособность региона.

В Кыргызстане более 90% грузоперевозок осуществляется автомобильным транспортом.

В частности, из общего по стране 51 млн. тонн по всем видам транспорта, 41.2 млн тонн приходится на автомобильный. Темпы роста импорта Кыргызстана значительно опережают темпы роста экспорта, в результате чего отрицательное сальдо торгового баланса в 2023 году превысило 1,2 млрд долларов США. Это объясняется низким уровнем развития обрабатывающих отраслей промышленности.

Принцип работы логистики импорта и транзита товаров через Кыргызстан осуществляется следующим образом: Контейнеры сначала железнодорожным транспортом доставляются на Северную станцию Кашгар /СУАР, потом вывозятся из Китая автомобильным транспортом через пункт пропуска Торугарт и Иркештам, и в конечном итоге доставляются в Кыргызстан и Узбекистан, а дальше и в другие страны.

Таблица 7

Пропускная способность грузовых авто						
	Торугарт			МТЛЦ «Атбашы»		
	Расчётная 160/сутки	Фактически 300/сутки		Расчётная 150-200/сутки		
Перевозки автомобильные	27955 в 2022г.	32120 в 2023г.	38420 в 2024г.	13 250 в 2025	22 230 в 2026	34 520 в 2027
Товарооборот между Китаем, млрд.\$						
	2023		2024		Ожидается 2025	
Импорт			3 238			
Экспорт			2 028			
<b>Итого</b>			19,8			
Сальдо			-000			

Из 14 пунктов пропуска по всей Республике, «Торугарт – Автодорожный» считается вторым по интенсивности после пункта Иркештам. За первые четыре месяца 2024 года объём импортных и экспортных грузов в порту Торугарт достиг 347,5 тыс. тонн, увеличившись на 55,62% по сравнению с

аналогичным периодом прошлого года. Тем не менее, пропускная способность КПП Торугарт остаётся низким из-за роста объёма грузоперевозок с каждым годом.

Таблица 8

Объёмы автомобильных грузоперевозок, тыс. тонн						
	Торугарт			МТЛЦ «Атбашы» мультимодальный		
	2023 г.	2024 г.	2025 г.	В 2025	в 2026	в 2027
Импорт/транзит из Китая		112				
Экспорт в Китай						
Итого		347,5				

### 3.5 Социально-политическая поддержка

**Поддержка со стороны Правительства и местного населения:** Проект одобрен на государственном уровне и активно поддерживается благодаря своему вкладу в развитие экономики и логистики страны.

**Стабилизация ситуации в регионе:** благодаря проекту снижается миграция населения в другие регионы или страны, поскольку люди получают возможность трудоустройства на месте.

**Партнёрство с инвесторами:** Поддержка иностранных инвесторов, включая китайские компании, способствует привлечению капитала и технологий, необходимых для реализации.

### 3.6 Конкурентные преимущества

**Отсутствие аналогов в регионе:** МТЛЦ «Атбашы» станет уникальным объектом в КР, способным конкурировать с логистическими центрами соседних стран.

**Стимулирование транзитного потенциала:** Реализация проекта позволит Кыргызской Республике стать важным транзитным хабом на пути движения грузов из Востока на Запад.

### 3.7 Характер местности и участка

Таблица 9

Абсолютная отметка самой высокой точки площадки	2600 м от уровня моря
Координаты	Широта 41° 0'46.32"С 41° 0'46.32"С Долгота 75°23'37.97"В
Климат	Тёплый сезон длится 3,2 месяца, с 6 июня по 14 сентября, с максимальной среднесуточной температурой выше 21 °С. Холодный сезон длится 3,6 месяца, с 22 ноября по 8 марта, с минимальной среднесуточной температурой ниже 5 °С. Самый холодный месяц в году в Ат-Баши - январь, со средним температурным максимумом -11 °С и минимумом 0 °С.
Роза ветров местности	Смотреть Приложение 32
Рельеф местности	Уклонистая, разница высот от начальной точки до последней – 80 м.
Сейсмичность участка	9 баллов

<b>Глубина промерзания грунта</b>	1,2 м
<b>Геоморфологическая характеристика</b>	Поверхность предгорного шлейфа
<b>Грунт</b>	Супесь твердая, просадочная; Галечниковый грунт с песчаным заполнителем
<b>Горные возвышенности</b>	Расстояние от границы участка – 4 км с северной стороны.
<b>Населенные пункты, дома</b>	Село “Казыбек”, расстояние от границы территории – 10 км с восточной стороны.
<b>Зонирование</b>	По регламентам ГТС и Бондового склада площадки делятся на 2 зоны: ПЗТК – Постоянная Зона Таможенного Контроля; ВЗТК – Временная Зона Таможенного Контроля.
<b>Разбивка участка на субучастки (LOT, Plot)</b>	Участок на генплане разделены на участки-лоты и plot-участки для оформления Договора на строительство третьих юрлиц. Количество участков-лотов – 13; Количество плот-участков – 49.

Карта транспортных коридоров. Рисунок 3



### 3.8 Обеспечение инфраструктуры

Строительство нового МТЛЦ соответствует форме «**гринфилд-проект**» (классификация Всемирного Банка) т.н. проект «**с нуля**». Это означает обязательное условие нового инфраструктурного строительства. ОсОО «Кара-Булак» приступая к освоению участка, провёл ряд инженерно-технических мероприятий по созданию условий для строительства и развития территории.

- Инженерно-геологические изыскания;
- Подключение к основным инженерным сетям;
- Подготовка строительной площадки;
- Строительство зданий и сооружений для организации труда.

Таблица 10

Бюджет	Инженерные сети	Затраты на строительство
ОсОО «Кара-Булак»	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ЛЭП с протяженностью 15 км,</li> <li>- Столбы ЛЭП - 230 шт.</li> <li>- Трансформатор 2 шт. по 250КВт;</li> <li>- Водоснабжение 10 м<sup>3</sup>/с (10 км);</li> <li>- Канализация (5 км);</li> <li>- АЗС;</li> <li>- Складские и производственные ангары (более 2000 кв.м);</li> <li>- Офисные здания для сотрудников (более 500 кв.м);</li> <li>- Гостиница с кафе (более 600 кв.м);</li> <li>- Подземный кабельный высокоскоростного интернета, оператор MEGA (расстояние от ближайшего подключения 1,2 км).</li> </ul>	2 807 777 \$

### 3.9 Статус Бондового склада

Проект МТЛЦ «Атбашы» может стать центром логистики и электронной торговли для стран Центральной Азии при условии развития инновационных центров логистики и дистрибуции. В связи с этим внесено понятие бондовый склад в Законодательстве страны, функционирующий как на базе свободной экономической зоны, так и в таможенной зоне:

- В новой редакции Закона «Об электрической и почтовой связи», «О почтовой связи» от 9 августа 2023 года № 173.
- Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 22 марта 2023 года № 149 был принят «Порядок перемещения товаров на территории СЭЗ «Нарын».

Бондовые зоны, которые упростят систему входа импортных и экспортных товаров, помогут раскрыть потенциал Кыргызстана как рынка и транзитного государства, а также облегчат реэкспорт непроданных товаров. Отложенные платежи в таких зонах будут платиться в момент продажи конкретной товарной позиции, что снижает издержки импортёров - им не нужно будет оформлять сразу всю партию, значит, и уплата таможенных платежей происходит постепенно. Также будут сокращены сроки доставки товаров.

### 3.10 Свободная экономическая зона «Нарын»

Таблица 11

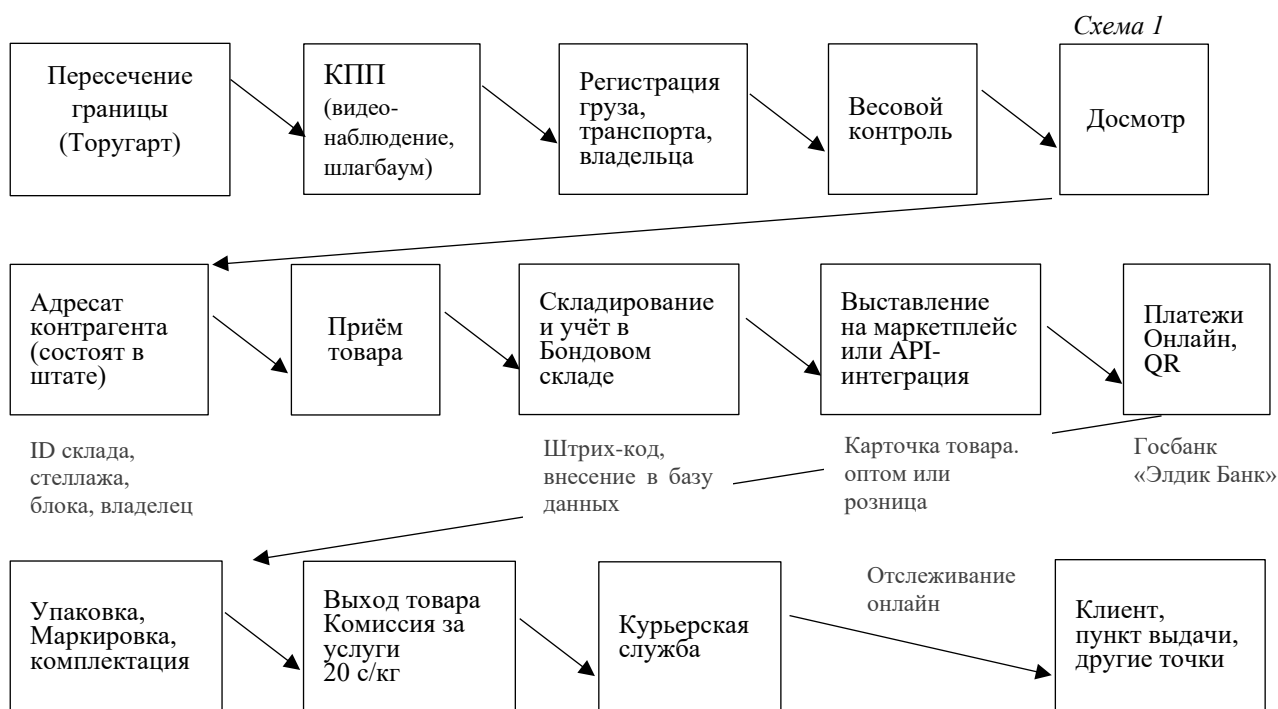
	Наименование	Количество субъектов СЭЗ	Год основания	Площадь
1	СЭЗ «Бишкек»	310	1992	Общая площадь 346.09 га: Субзона «ВДНХ» - 43 га, субзона «Ак-Чий» - 203,09 га, субзона «Кара-Балта» - 100 га
2	СЭЗ «Маймак»	7	1997	8 га
3	СЭЗ «Нарын»	3	1991	Административная территория Нарынской области - 4,52 млн га
4	СЭЗ «Кара-Кол»	31	1994	Субзона «Балыкчы» - 15 га
5	СЭЗ «Лейлек»	8	2011	10 га

Перечень МТО по стране. Таблица 11

Код подразделения	Наименование	Адрес	Вышестоящее подразделение	Тип подразделения	Старый код подразделения
41714101	МТО "БИЗНЕС-ТРАНС-СЕРВИС"	Г.БИШКЕК,УЛ.КОЖЕВЕННАЯ, 74 Б/2, 722180, Tel: +996 312 907 630, +996 312 917 581, факс: +996 312 907 406, papers_cc@customs.gov.kg, http://customs.kg/article/page/northeast?lang=en	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	710102
41714102	МТО "АВТОМОБИЛЬНЫЙ" ЦТУ "БИШКЕК"	ЧУЙСКАЯ ОБЛ.,СУКУЛУКСКИЙ Р-Н,С.ВОЕННО-АНТОНОВКА,УЛ.СТЕПНАЯ,АВТОРЫНОК "РИОМ"	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	710104
41714103	МТО "КЫРГЫЗМЕБЕЛ"	Г.БИШКЕК,УЛ.САДЫГАЛИЕВА, 4/1	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	710105
41714105	МТО "БЕЛОВОДСКОЕ"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, МОСКОВСКИЙ РАЙОН,С.АК-СУУ,УЛ.ДРУЖБЫ, 16В	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	711011
41714106	МТО "КАНТ"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, ЫСЫК-АТИНСКИЙ РАЙОН, АК-КУДУКСКИЙ А/О, КОНТУР № 444	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	710000
41714107	МТО "ТАЛАС" ЦТО "БИШКЕК"	ТАЛАССКАЯ ОБЛАСТЬ,Г.ТАЛАС,УЛ.ТОКТОГУЛА 45	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	41714601
41714108	МТО "БАЛЫКЧЫ" ЦТО "БИШКЕК"	ИССЫК-КУЛЬСКАЯ ОБЛАСТЬ,Г.БАЛЫКЧИ, НАРЫНСКОЕ ШОССЕ, 11	ЦТО "БИШКЕК"	МТО	41714401
41714301	МТО "НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВЫСТАВОЧНЫЙ ЦЕНТР"	Г.БИШКЕК,ПР.МАНАСА 303	ЦТУ "СЭЗ БИШКЕК"	МТО	713101
41714302	МТО "АК-ЧИЙ"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, АЛАМЕДИНСКИЙ РАЙОН, СЕЛО МРАМОРНОЕ	ЦТУ "СЭЗ БИШКЕК"	МТО	713102
41715001	МТО "БИШКЕК-1"	Г.БИШКЕК,УЛ.ЛЬВА ТОЛСТОГО 103А	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41711005
41715002	МТО "ЖД ВОКЗАЛ"	Г.БИШКЕК,БУЛЬВАР "ЭРКИНДИК" 1А	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41711006
41715003	МТО "ТОКМОК"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ,ИССЫКАТИНСКИЙ РАЙОН,Г.ТОКМАК,УЛ.ОКТЯБРЬСКАЯ 1	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41711009
41715004	МТО "АЛАМЕДИН"	ГОРОД БИШКЕК, УЛ.ЧОКАНА ВАЛИХАНОВА 15/1	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41711020
41715005	МТО "КАРА-БАЛТА"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г.КАРА-БАЛТА, УЛ. ПАЛЬМИРА ТОЛЪЯТТИ,17	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41711021
41715006	МТО "АВТОМОБИЛЬНЫЙ" ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	ГОРОД БИШКЕК, УЛ.ЧОКАНА ВАЛИХАНОВА 15/1, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ "АЛАМЕДИН"	ЖДТ "СЕВЕРНАЯ"	МТО	41714201
41720002	МТО "НАРЫН"	НАРЫНСКАЯ ОБЛАСТЬ, Г.НАРЫН, УЛ.ТОРОБАЕВА 17	ТАМОЖНЯ "НАРЫН"	МТО	417145
41750005	МТО "ЖД КЫЗЫЛ-КИЯ"	ЖД СТАНЦИЯ «КЫЗЫЛ-КИЯ», БАТКЕНСКАЯ ОБЛ., Г. КЫЗЫЛ-КИЯ	БАТКЕНСКАЯ	МТО	950005
41762105	МТО И МПТП "КАРА-СУУ-ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ"	ОШСКАЯ ОБЛ., Г. КАРА-СУУ, УЛ НУРАХУНОВА Б/Н	ЦТУ "ОШ"	МТО	760113
41762106	МТО "ЖД ОШ"	ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ «ОШ», ОШСКАЯ ОБЛ., Г. ОШ	ЦТУ "ОШ"	МТО	760112
41762107	МТО "БИМИ ОШ СЕРВИС"	ОШСКАЯ ОБЛАСТЬ,КАРА-СУЙСКИЙ РАЙОН,СУУ АК-ТАШ	ЦТУ "ОШ"	МТО	760116
41762108	МТО "МЕГА ЛОГИСТИК"	ОШСКАЯ ОБЛ., Р. КАРА- СУУ, СУ.КЫЗЫЛ КЫШТАК	ЦТУ "ОШ"	МТО	000000
41762109	МПТП "АЭРОПОРТ ОШ"	ОШСКАЯ ОБЛАСТЬ,Г.ОШ. АЭРОПОРТ ОШ	ЦТУ "ОШ"	МТО	760202
41762202	МТО "ЛАВДАН КАРГО"	АДМИНИСТРАТИВНОЕ ЗДАНИЕ ДЖАЛАЛ-АБАДСКОЙ ТАМОЖНИ, ДЖАЛАЛ-АБАДСКАЯ ОБЛ., Г. ЖАЛАЛ-АБАД, УЛ. ЛЕНИНА Б/Н	ЦТУ "ЖАЛАЛ-АБАД"	МТО	730009
41781002	МТО "КММ"	ЧУЙСКАЯ ОБЛАСТЬ, СОКУЛУКСКИЙ РАЙОН,МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ МАНАС	"МАНАС"	МТО	981002

### 3.11 Таможенная процедура

Территория СЭЗ “Нарын” является частью таможенной территории Евразийского экономического союза в целях соблюдения норм таможенного контроля в соответствии с законодательством Кыргызской Республики в сфере таможенного дела. Статус Бондового склада позволяет работать арендаторам складов по следующей схеме 8. Все процессы логистики, движения товаров, обработки грузов и продажа осуществляется через ЕАИС.



### 3.12 Свидетельствование товаров

Склады будут регистрироваться и получают Свидетельство в Едином Реестре Товарных Складах согласно Закону № 40 «О товарных складах и складских свидетельствах», от 17 апреля 2018 года (редакции 9 марта 2023 г.)

### 3.13 Развитие туризма

Развитие туризма в Ат-Башинском районе способно принести многогранную выгоду — от экономического роста до сохранения культурного и природного наследия. Этот регион обладает уникальными характеристиками, которые при грамотном подходе смогут привлечь туристов как из Кыргызстана, так и из-за рубежа.

Ат-Башинский район славится своими туристическими местами как Таш-Рабат, долина Арпа, Торугарт, Аксай, высокогорные озера Чатыр-Коль, Кель-Суу, пастбищами Аксай, Босого, местами Кошой-Коргон и другие. Трасса А365 Бишкек-Нарын-Торугарт является основной трассой передвижения туристов.

В последнее время в этом районе отмечается рост туристической активности, такие как: этнокультурный туризм, велотуризм, триптуры на внедорожниках, альпинизм, кымысолечение, агротуризм, событийные – фестивали, ярмарки.

## Природные достопримечательности

1. **Горы и долины:** Ат-Башинский хребет с его живописными ущельями и перевалами привлекает любителей активного туризма, таких как треккинг и альпинизм.
2. **Кара-Коюн:** Горное озеро, известное своей чистой водой и спокойной атмосферой, идеально подходит для экотуризма.
3. **Долина Ат-Башы:** Отличное место для пасторального туризма с красивыми пейзажами и возможностью погрузиться в традиционную жизнь местных кочевников.

## Культурные и исторические памятники

1. **Шелковый путь:** Ат-Башинский район находился на одном из маршрутов Великого Шелкового пути. Это позволяет развивать культурный туризм с акцентом на историческое наследие.
2. **Традиционная культура:** Район богат кочевыми традициями. Туристы могут познакомиться с национальной кухней, музыкой и ремеслами, а также испытать на себе жизнь в юртах.
3. **Ат-Башинский караван-сарай:** Историческое место, где можно узнать больше о древних торговых путях и культуре того времени.

## Экономические перспективы

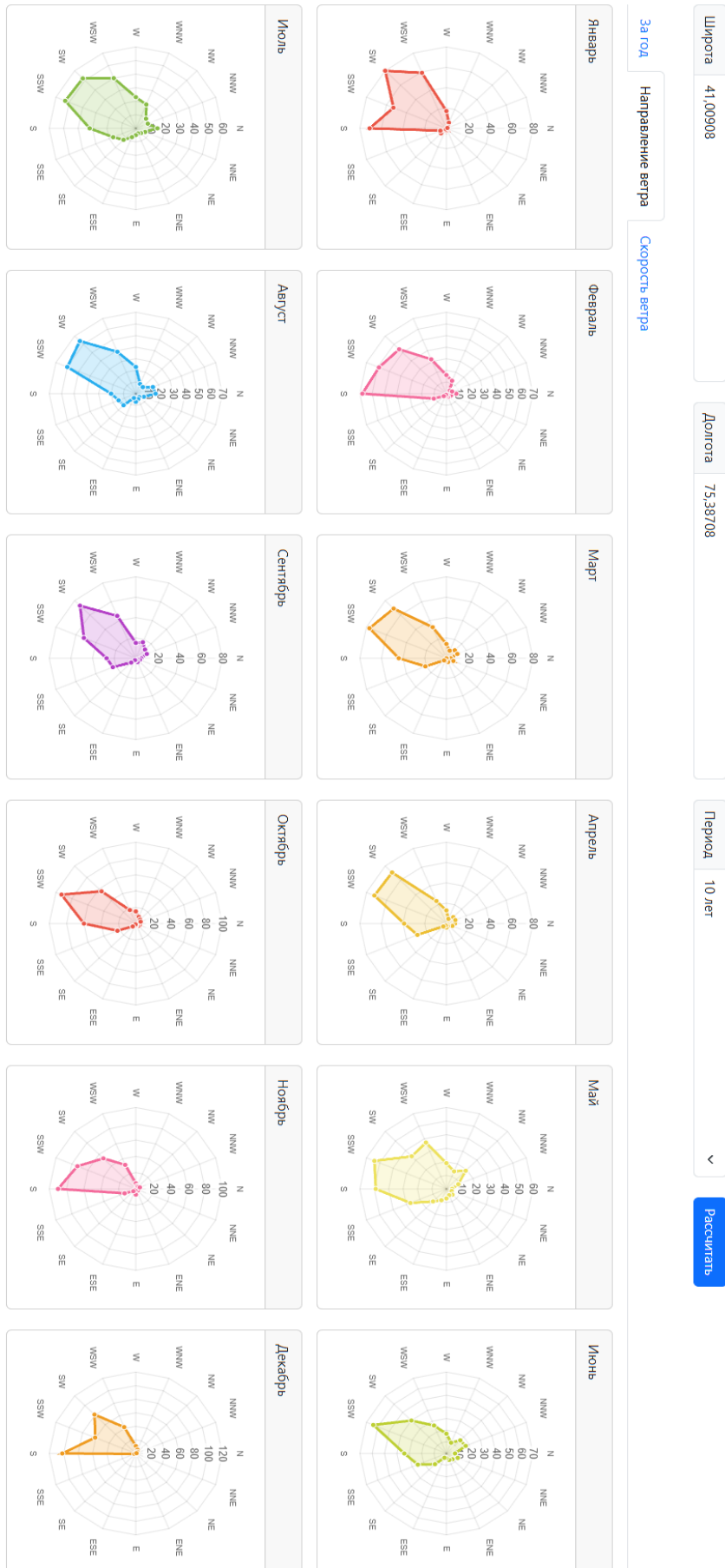
1. **Развитие агротуризма:** Сельские районы предлагают возможность участвовать в традиционных сельскохозяйственных занятиях, таких как разведение скота, молочное производство и изготовление кумыса.
2. **Зимний туризм:** Район имеет климатические условия, подходящие для зимних видов спорта, таких как катание на лыжах или сноуборде.
3. **Экотуризм:** Местная природа идеально подходит для устойчивого развития туризма.

Таблица 12

Показатели развития туризма в Нарынской области			
	2023	2024	2025
Зарубежные туристы	512 400 чел	560 200 чел	610 100 чел
Внутренние туристы	120 200 чел	135 300 чел	150 000 чел

### 3.14 Роза ветров местности

Рисунок 4





### 3.15 Инфраструктура для электронной коммерции (E-Commerce)

Закон «О таможенном регулировании» принятое 29 марта 2021 года дал стимул развитию электронной торговли в КР. Концепция законопроекта направлена на создание дополнительных условий для развития данного сектора экономики, на реализацию новых возможностей и расширение рынков сбыта. Цифровые преобразования и электронная торговля получили приоритет в рамках Национальной стратегии развития Кыргызстана на 2018-2040 годы и связанных с ней пятилетних программ развития. Концепция цифровой трансформации страны, «Санарип Кыргызстан» или «Цифровой Кыргызстан 2019-2023», была разработана с учётом высокой актуальности интернет-торговли.

Кыргызской Республике за последнее десятилетие и особенно в период карантина и пандемии, стала наблюдаться активность в сфере электронной торговли. Принятый Жогорку Кенешем Закон «Об электронной коммерции» является важным шагом вперёд в улучшении будущей деловой среды для сектора электронной торговли и ожидается, что предлагаемые изменения будут дополнительным привлекательным стимулом для привлечения инвестиций в нашу Республику.

В первую очередь бондовые склады выгодны для интернет-магазинов, ввозящих товар из-за рубежа: для их клиентов, критически сокращается время доставки покупок, от нескольких недель до 5-7 дней.

В мире бондовые склады развивают с 2012 года, лидеры – Китай, США, Япония и страны Европы. Лидер по развитию формата – Китай, там на бондовые склады приходится 86 % оборота трансграничной торговли. В Европе – уже около 60%. Бондовые склады востребованы такими интернет площадками как Ozon, Wildberries, Aliexpress, Alibaba, Iherb и др.

## 4. Анализ целевого рынка

### 4.1 Рынок складских помещений закрытого типа

Торгово-логистические центры в КР. Таблица 13

	Наименование центров	Общая площадь	Класс, примечание
1	Торгово-логистический город «Манас»	500 000 кв.м	А, В
2	Международный торгово-логистический центр «Атбашы»	251 500 кв.м	А, В, производственные
3	Silkway	163 000 кв.м	А, В, производственные
4	Wildberries	100-150 000 кв.м	А, В, холодные, сухие склады
5	Сортировочный центр «Озон» - Интернет-Решения	-	А, В
6	«Батыр Логистик Центр» Alkanov Group	110 000 кв.м	А, В, холодные, сухие склады
7	Smart Logistics	12 000 кв.м	А, В
8	Сельскохозяйственный ТЛЦ «Агропродукт Азия»	2700 кв.м	А, В, холодные, сухие склады
9	Сельскохозяйственный ТЛЦ «Оберон»	6400 кв.м	А, В, холодные, сухие склады
10	Кыргыз Продукт	5200 кв.м	В, С, холодные, сухие склады
11	Дордой Фуд	12 500 кв.м	В, С

## 4.2 Структура рынка, объем и динамика

Компании перевозчики с представительством в КР – около 50 компаний. Их численность увеличилось в последние за 2 года на 300%.

Таблица 14

Milan Group	Pegas Logistics
V Freight	Sway Logistics
GSR Express	Jet Logistics
Interpost	CPS
Redex	Boeing Logistics
Topex	Globalink
Asia Road	Taura Translogistics
Agex	Партнер Транс Логистик
Autozen	UBS Transit
Байт Транзит	Шумкар Логистик
Бакен	MYS Logistik
Caravan	Bishkek Logistics Company
Prolife	

По данным экспертов из компании N Group на горизонте 2024-25 гг. объем будущих вводимых площадей на территории КР составит около 250 000 кв.м. Большая часть спроса приходится на склады класса «А» и «В». МТЛЦ «Атбашы» покрывает 10% от общего дефицита.

### Рост торгового оборота (РТО) по странам ЦА и СНГ за полугодие 2024 г.

Кыргызстан	15,9%
Белоруссия	11,5%
Россия	8,8%
Узбекистан	8,4%
Казахстан	5,6%
Азербайджан	3,4%

Темп роста в электронной коммерции сохранит свой рост в 2024-2026 гг.

### Доля арендаторов складов по направлениям

Экспорт и реэкспорт	25%
Параллельный импорт/транзит	50%
Маркетплейсы	25%

## 4.3 Рынок региона

Дефицит складских помещений в странах Центральной Азии остается на уровне 20 млн.кв.м. Совокупный рынок складских помещений стран ЦА составляет – 1,5-2 млн.кв.м из них 15-20% уже занимают крупные местные и зарубежные маркетплейсы.

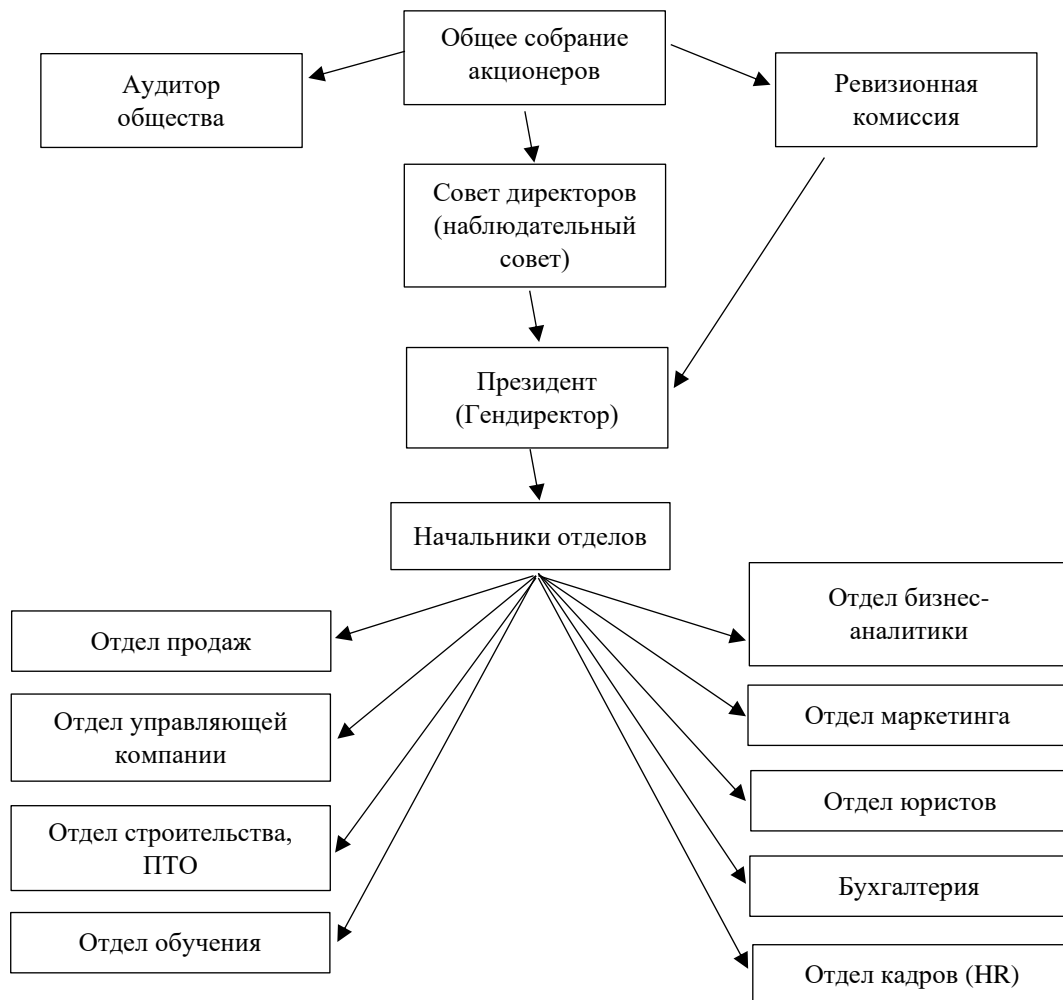
Таблица 15

	Существующий складские площади	Вводимые складские площади
Кыргызстан	58 000 кв.м	332 000 кв.м
Узбекистан	220 000 кв.м.	60 000 кв.м
Казахстан	1,4 млн. кв.м	
Таджикистан	10 000 кв.м	90 000 кв.м

## 5. Основные задачи проекта и этапы

### 5.1 Организационная структура

Схема 2

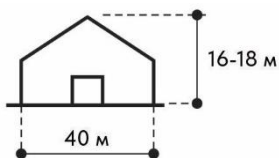
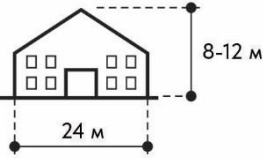


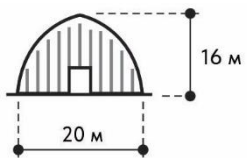
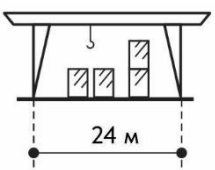
## 5.2 Строительно-монтажные работы

Полная таблица СМР приведена в *Приложении 2*.

### Классификация товарных складов

Таблица 16

Класс	Схема и габариты	Описание, характеристика
А	 <p>Ширина – 40 м; Длина – 120 м; Высота – 16-18 м.</p>	<p>Назначение сооружения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Хранение и обработка товаров;</li> <li>• Организация цехов по сборке;</li> <li>• Организация швейных цехов;</li> <li>• Организация выставочных площадок;</li> <li>• Организация торговых площадок.</li> </ul> <p>Колонная система:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Пролёт – минимально 12 м;</li> <li>• Шаг – по расчёту.</li> </ul> <p>Колонна – тавровое сечение; Ферма – тавровое сечение; Антресоль – двухэтажный офис, общежитие, санузел, тех.помещения, инвентарная, кухня, постирочная;</p> <p>Крановое оборудование – нет;</p> <p>Антикоррозийное покрытие – да;</p> <p>Стены – сэндвич панель/профлист;</p> <p>Пол – Чистый пол без пылеобразования;</p> <p>Цоколь – высота 1,2 м; Кровля – сэндвич панель;</p> <p>Скатность кровли – двускатная; Парапет – фронтальная часть;</p> <p>Наличие ворот - Ворота въездные с начальной стороны по стандарту проезда грузовых авто и выездные 20 х 6 м;</p> <p>Боковые автоматические ворота докового типа (dock shelters) с погрузочно-разгрузочными площадками регулируемой высоты (dock levelers) (не менее 1 на 500 кв.м.);</p> <p>Наличие дверей – запасные, пожарные, для офиса;</p> <p>Оконные проёмы – ленточные;</p> <p>Инженерные коммуникации – электричество, канализация, водоснабжение, вентиляция, воздушное отопление, пожарная безопасность, видеонаблюдение, интернет.</p>
В	 <p>Ширина – 24 м; Длина – 48 м; Высота – 8-12 м.</p>	<p>Назначение сооружения:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Хранение и обработка товаров;</li> <li>• Организация цехов по сборке;</li> <li>• Организация швейных цехов;</li> <li>• Организация выставочных площадок;</li> </ul> <p>Колонная система:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Пролёт – без опор; 8 м в антресоли;</li> <li>• Шаг – по расчёту.</li> </ul> <p>Колонна – тавровое сечение; Ферма – тавровое сечение; Антресоль – двухэтажный офис, общежитие, санузел, тех.помещения, инвентарная, кухня, постирочная;</p>

		<p>Крановое оборудование – нет; Антикоррозийное покрытие – да; Стены – сэндвич панель/профлист; Пол – Чистый пол без пылеобразования; Цоколь – высота 0,5 м; Кровля – сэндвич панель; Скатность кровли – двускатная; Парапет – фронтальная часть; Наличие ворот - Ворота въездные с начальной стороны по стандарту проезда грузовых авто и выездные 20 х 6 м; Наличие дверей – запасные, пожарные, для офиса; Оконные проёмы – ленточные; Инженерные коммуникации – электричество, канализация, водоснабжение, вентиляция, воздушное отопление, пожарная безопасность, видеонаблюдение, интернет.</p>
<p>С</p>	 <p><b>Ширина – 26 м;</b> <b>Длина – 42 м;</b> <b>Высота – 16 м.</b></p>	<p>Технология ПСПК (перекрестно-стержневые пространственные конструкции) из оцинкованных стальных профилей отечественного производства. Утепление пенополиуретаном (мягкая ППУ-8 см); Профнастил (толщина 0,35 мм, серый матовый). Назначения: Склады, производственные цеха, футбольные/волейбольные поля, коровники, птичники, зернохранилища, фруктохранилища, теплицы.</p>
	 <p><b>Ширина – 24 м;</b> <b>Длина – 300 м;</b> <b>Высота – 4 ряда контейнеров.</b></p>	<p>Склад открытого типа Козловой кран на рельсах обслуживает контейнерные грузы.</p>

## 5.3 Патентно-правовые задачи

### 5.3.1 Поставка ПО, правообладатели

Таблица 17

№	Наименование закупаемых лицензий и патентов	Функционал ПО, ИТ-решений	Правообладатель	Собственные вложения в разработку
1	ЕАИС	ERP-система	ОсОО «Нарын Сухой Порт»	53 тыс.долларов США
		WMS-система		
		Система отслеживания логистики и транспортировки		
		CRM-система		
		Система интеграции к маркетплейсу		
		Система интеграции АСУ		
2	Сервер	База-данных		10 тыс.долларов США

### 5.3.2 Потенциал ПО и систем автоматизации

Система автоматизации демонстрирует значительный потенциал для повышения операционной эффективности и доходности торгово-логистического центра. При качественном внедрении и интеграции всех компонентов проект может обеспечить:

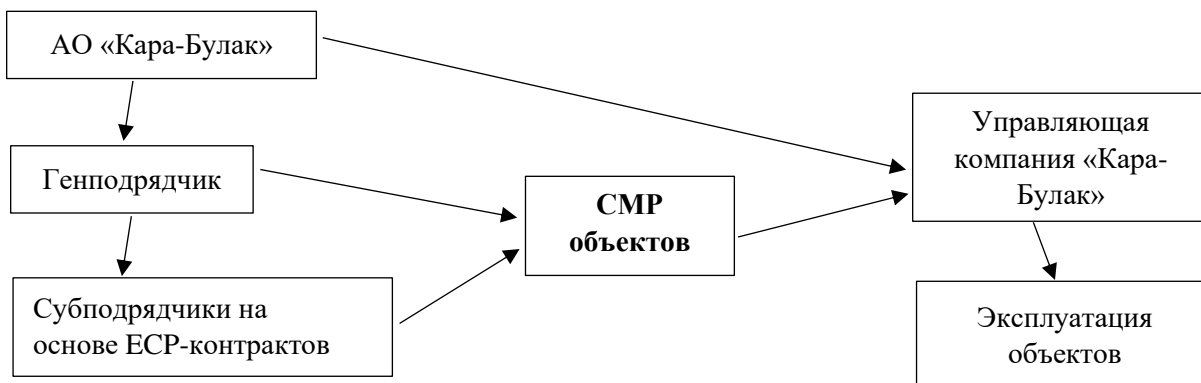
- **Снижение операционных издержек** до 30%.
- **Увеличение выручки** через привлечение новых клиентов и расширение логистических возможностей.
- **Быструю окупаемость** в срок до 5 лет.

Для крупного торгово-логистического центра с годовым оборотом товаров в 1,5 млн тонн, подобный проект является перспективной инвестицией, особенно в условиях роста международной торговли и развития e-commerce.

## 5.4 Производственный план

1. Строительство товарных складов (внутреннее оснащение т.к.: *складской инвентарь, оборудования, стеллажи, механика, погруз.техника, АСУ, мебель, офисное оборудование поставляется за счёт арендатора*);
2. Строительство производственных ангаров (*оснащение как вышеупомянутые*);
3. Введение в эксплуатацию объектов.
4. Введение в эксплуатацию объектов.

Схема 3



### 5.5 Принцип продажи товаров

Поставщики, производители или дистрибьюторы из КНР, Южной Кореи и Японии могут доставить товар в МТО «Нарын Сухой Порт» и оформлять груз соответствующим регламентам ГТС двумя путями. Смотреть схему 3:

1. Прохождение процедуры растаможивания через МТО «Нарын Сухой Порт» и покинуть территорию доставив груз своим путём.
2. Поставщики, производители и дистрибьюторы из КНР, Южной Кореи и Японии состоят в торговом партнёрстве с МТЛЦ «Атбашы», логистические компании внутри Китая доставляют груз в таможенный пункт в МТЛЦ в Кыргызстане, используя общую систему отслеживания и обработки грузов. В Бондовом складе товары проходят свидетельствование, досмотр, приёмку, внесение в базу данных, складирование, упаковку, маркирование, комплектацию и доставку через курьерские службы в пункты раздачи или другим торговым партнёрам.

Схема 4



## 5.6 Выход на проектную мощность

Выход на проектную мощность рассчитывается на 1й квартал 2036 года согласно графику, в *Приложении 9*. Заполняемость арендаторов составит на уровне 90-95%.

## 5.7 Ожидаемая выручка

Ожидаемая выручка проекта демонстрирует уверенный рост с начальных **\$54,564** в 2025 году до **\$60,754,215** в 2045 году, что соответствует достижению 100% загруженности складских помещений. Согласно нашим прогнозам, пик загруженности, основанный на скептических допущениях, приходится на 2040 год, что отражает постепенное увеличение спроса на складские мощности и услуги. Данный рост подтверждает экономическую эффективность проекта при текущих параметрах.

Несмотря на перспективы, стоит учитывать, что проект реализуется в отдалённой местности, что может стать как преимуществом, так и вызовом. Уровень загруженности складов будет напрямую зависеть от интенсивности развития инфраструктуры, строительства объектов в регионе, активности бизнеса, а также макроэкономических факторов. Для достижения максимальной выручки важно уделить внимание формированию выгодных условий для арендаторов, созданию транспортно-логистических связей и привлечению крупных игроков рынка.

Ожидаемая выручка отражает оптимальные прогнозы и подтверждает способность проекта генерировать стабильный доход в долгосрочной перспективе, что делает его привлекательным как для инвесторов, так и для потенциальных партнёров.

## 5.8 Маркетинговая стратегия и задачи

### 5.8.1 Основные конкурентные преимущества

Для достижения максимально эффективного управления бизнес-процессом внедряются следующие стандарты:

Улучшение управляемости бизнесом, за счёт создания единого «инструмента управления», который обеспечит:

- Менеджмент по международному стандарту ISO;
- мониторинг деятельности предприятия;
- удалённое администрирование из офиса деятельности предприятия;
- повышение оперативности сбора, обработки и достоверности информации о работе предприятия.

**Усиление конкурентоспособности**, за счёт:

- повышения управляемости и скорости реакции на изменения рынка;
- аккредитации в профессиональных сообществах, организациях таких как МДП IRU;
- повышения эффективности производства и продаж;
- использования различных гибких схем «лояльности» для работы с клиентами.
- Повышение эффективности бизнеса, за счёт:
- повышения эффективности работы персонала;
- уменьшения издержек при продаже услуг предприятия, в т.ч. за счёт уменьшения влияния «человеческого фактора»;
- ускорения процесса обслуживания клиентов, упрощения документооборота и коммерческого учёта.

Маркетинговые исследования и проведённый мониторинг цен на аналогичные услуги на рынке Кыргызстана позволил рассчитать конкурентоспособные тарифы, в основе расчётов которых положены конкурентные преимущества предлагаемых нами услуг, прогнозные экспертные оценки изменения



уровня арендных ставок, логистики и иных услуг. Основные виды услуг, которые будет оказывать МТЛЦ, и предполагаемые тарифы на них представлены в таблице 16.

Таблица 18

	Наименование услуг и операций	Другие участники рынка	МТЛЦ «Атбашы»
1.	Срок логистики внутри КНР	от 12 до 30 дней	7 дней
2.	Стоимость логистики	от 2\$ за кг.	от 0,67\$ за кг.
3.	Таможенные пошлины	Пошлина	до 25 кг без пошлины
4.	Усовершенствованная система таможенного транзита (МДП-система SafeTIR и TIR-EPD)	Нет	Внедряется
	TIR-EPD система предварительного информирования	Нет	Внедряется
	Книжки МДП для логистики	Нет	Да
5.	Типы контрактов логистики	-/-	Мультимодальный и интермодальный
6.	Время таможенного оформления по регламенту	от 20 минут до 1 часа	15 минут
7.	Оформление грузов	22 000 с. за грузовой транспорт	
8.	Аренда торговых помещений в виде контейнеров (40 т.)	от 500\$ в месяц	Первые 3 месяца бесплатно. Последующие от 200\$
9.	Аренда складов класса «А»	от 8\$ в месяц	от 3,5\$ в месяц
10.	Аренда складов класса «В»	от 4,5\$ в месяц	от 2,5\$
11.	Аренда складов класса «С»		
12.	Аренда складов открытого типа		
13.	Автоматизация складов, логистики, товарооборота	Нет	Внедрение специального ПО, систем и ИТ-инфраструктуры (WMS, ERP, FLY Logistic, Payment, CRM, API-Integration)
14.	Функция оптового и розничного маркетплейса	Нет	Возможность интеграции популярных маркетплейсов как: AliExpress, TaoBao, Pinduoduo, Temu, Wildberries, Ozon, Yandex Market, Avito, Юла, Satu, Kaspi.
15.	Фулфилмент	Нет	Да
16.	Безналичный расчёт	Да	Да
17.	Возврат товара	Нет	Да
18.	Страхование товара, транспорта, персонала	Нет	Да
19.	Себестоимость товара	Высокая	Дешевле на 10-15%
20.	Налоговые преференции	Нет	Освобождение от: - НДС; - Налог с продаж; - Единый налог;

			- Налог на прибыль.
21.	Соцфонд		Подходный налог 10%

## 5.8.2 План продаж

Список продуктов и услуг в МТЛЦ «Атбашы». Таблица 19

№	Наименование	Значен ия	Ед. измерения		Ставка/та риф	Начало продаж
<b>Складские помещения</b>						
1	Класс «А»	30 000	Кв.м	Аренда	3\$	
2	Класс «В»	13 500	Кв.м		2.5\$	
3	Класс «С»	1 800	Кв.м		1.5\$	
4	Склады открытого типа с козловым краном	16 800	Кв.м		1\$	
5	Контейнеры СВХ 40 т.	1400	Тонна		200\$/шт	
6	Индустриальный парк класса «А»	72 000	Кв.м		2\$	
<b>Коммерческие</b>						
7	Здания СКБ S <sub>общ.</sub> – 22.000 м <sup>2</sup> ;			Аренда		
8	Производственный корпус мясокомбината	5 400				
9	Торговый комплекс беспопышной торговли	70 000				
<b>Операционные услуги</b>						
10	Плата за услуги при продаже товаров за каждый килограмм при выходе.		20 сом/кг	Комиссия		
<b>Доля в бизнесе субъектов</b>						
11	Участие в доли бизнеса				10%	

## 5.8.3 Стратегия продвижения на рынок

### Уникальное торговое предложение (USP):

Основные преимущества будет оформлено в виде яркого и понятного предложения для целевой аудитории:

- **Территория СЭЗ:** Налоговые и таможенные льготы, освобождение от некоторых видов налога.
- **Бондовый склад:** Освобождение от уплаты таможенных пошлин при хранении товаров до их реализации.
- **Низкая арендная ставка:** значительно дешевле, чем в Бишкеке и ближайших городах.
- **Логистическая доступность:**
  - Близость к границе с Китаем.
  - Низкая ставка тарифа на логистику.

- Перспектива подключения к грузовой железной дороге Китай-Кыргызстан-Узбекистан (2027-29 год).
- **Дополнительная привлекательность:**
  - Туристический потенциал региона.
  - Перспективы развития транспортной инфраструктуры.

**Цель:** продвигать проект как уникальное предложение для бизнеса с фокусом на снижении операционных и налоговых расходов для клиентов.

### Сегментация целевой аудитории:

Рост числа оптовых организаций, увеличение оптового товарооборота и товарных запасов способствует росту спроса на складские площади. Потенциальными клиентами выступают следующие сегменты:

Таблица 20

	Наименование потенциальных клиентов	Значения, объем
1	<b>Торговые сети</b> (дистрибьюторы, импортеры)	Около 100 компаний из городов: Гуанчжоу, Иу, Шанхай, Кашгар, Пекин, Сеул, Кычао и др.
2	<b>Рынки</b> (вещевые, текстильные, пищевые и др)	Ежедневно рынки нуждаются в растаможивании товаров, предполагаемый объем: 3000-4000 тонн/сутки
3	<b>Торговые предприятия</b> (маркетплейсы)	Крупные маркетплейсы Temu, Pinduoduo, AliExpress, TaoBao и др.
4	<b>Экспортёры и реэкспортёры</b> выполняющие транзит через МТЛЦ «Атбашы»	Представительства компаний из РФ, Белоруссии, Казахстана, Узбекистана, Евросоюза, Турции, ОАЭ и др.
5	<b>Производители</b> (пищевая промышленность)	Экспорт мяса, молока, яиц, шерсть, овощей, ягод и др.
6	<b>Малая промышленность</b> (сборочные цеха)	Сборка агрегатов, машин, легкая и тяжелая техника, бытовая техника и тд.
7	<b>Туристические компании</b>	Международные, региональные и локальные
8	<b>Малый и средний бизнес</b> в сфере обслуживания	HoReCa, магазины, индустрия красоты, медицинские услуги, шоурумы, выставочные залы и тд.
9	<b>Крупные заводы, промышленные компании</b>	Сборка автомобилей и комплектующих
10	<b>Логистические компании</b>	Консолидированная логистика, мультимодальная.

### Каналы продвижения:

1. **Прямые продажи:**
  - Персональные встречи и презентации с крупными логистическими операторами, экспортёрами и импортёрами.
2. **Цифровой маркетинг:**
  - Создание сайта с подробным описанием проекта, калькулятором аренды и преимуществами.
  - Реклама в социальных сетях, таких как LinkedIn, Instagram, Facebook (ориентированная на бизнес).

### 3. Участие в выставках и форумах:

- Международные логистические и торговые форумы, такие как «TransLogistica Central Asia».

### 4. Сотрудничество с маркетплейсами:

- Предложение выгодных условий для размещения распределительных центров (Wildberries, Ozon).

### 5. Публикации в СМИ:

- Размещение статей о проекте и его преимуществах в деловых изданиях.

## Позиционирование:

Акцентирование внимания на следующих аспектах:

- Экономия за счёт налоговых и таможенных льгот (СЭЗ, бондовые склады).
- Возможность оптимизировать логистику через близость к границе и перспективу железной дороги.
- Низкая стоимость аренды и логистики, выгодная для малого и среднего бизнеса.

## 5.8.4 Профиль коммерческих затрат

Административные, операционные затраты приведены в *Приложении 5, 6, 7*

## 5.8.5 Структура управления и план набора кадров

Годовой фонд оплаты труда (ФОТ)\* Таблица 21

\*С учетом средней зарплаты в Кыргызстане

Код отдела	Наименование подразделений	К-во	ЗП/Вознаграждения (сом)	Общий расход
A100	Совет директоров			
1	Представитель	1	170 000,00	<b>2 040 000,00</b>
2	Член совета директоров	1	100 000,00	<b>1 200 000,00</b>
3	Член совета директоров (со стороны инвестора)	1	100 000,00	<b>1 200 000,00</b>
A101	Руководство			
	Президент (гендиректор)	1	150 000,00	<b>1 800 000,00</b>
	Зам.директор по инвестициям	1	120 000,00	<b>1 440 000,00</b>
	Зам.директор по строительству	1	120 000,00	<b>1 440 000,00</b>
A102	Отдел бизнес-аналитики			
	Руководитель отдела	1	70 000,00	<b>840 000,00</b>
	Сотрудник отдела	1	65 000,00	<b>780 000,00</b>
A103	Отдел маркетинга			
	Руководитель отдела	1	60 000,00	<b>720 000,00</b>
	Маркетолог	1	48 000,00	<b>576 000,00</b>
	SMM-специалист	1	38 000,00	<b>456 000,00</b>
	Графический дизайнер	1	50 000,00	

A104	Отдел управляющей компании (обслуживание зданий, инфраструктуры, коммуналки)			
	Руководитель отдела	1	60 000,00	<b>720 000,00</b>
	Технический персонал	8	40 000,00	<b>3 840 000,00</b>
A105	Отдел продаж			
	Руководитель отдела продаж	1	70 000,00	<b>840 000,00</b>
	Менеджеры по продажам	2	60 670,00	<b>1 456 080,00</b>
A106	Отдел юристов			
	Главный юрист	1	65 000,00	<b>780 000,00</b>
	Юрист	1	58 000,00	<b>696 000,00</b>
A107	Бухгалтерия			
	Главный бухгалтер	1	65 000,00	<b>780 000,00</b>
	Бухгалтер	2	46 000,00	<b>1 104 000,00</b>
A108	Отдел HR (кадров)			
	Руководитель отдела	1	50 000,00	<b>600 000,00</b>
	HR-специалист	2	44 000,00	<b>1 056 000,00</b>
A109	Отдел строительства, ПТО			
	Руководитель отдела	1	70 000,00	<b>840 000,00</b>
	Инженеры ПТО	3	55 000,00	<b>1 980 000,00</b>
A110	Отдел обучения			
	Руководитель отдела	1	45 000,00	<b>540 000,00</b>
	Тренеры	2	40 000,00	<b>960 000,00</b>
	Общее количество сотрудников	39		
	Общий годовой ФОТ			<b>28 684 080,00</b>
	Средний рост ЗП за 7 года 7%			<b>2 222 730,00</b>
	Налоги соцфонд 10% сом			<b>30 906 810,00</b>
	Итого в год в сомах:			<b>25 815 672,00</b>
	Итого за 3 года в долларах США			<b>1 071,91</b>

## 6. Описание основных этапов проекта

**Прединвестиционная** стадия инвестиционного проекта – 4 квартал 2024 года. Прединвестиционная стадия включает следующие виды деятельности:

- Исследование рынков сбыта товаров, продукции, работ, услуг (далее – продукция) и их сегментов, сырьевых зон, балансов производства и потребления, определение возможных клиентов, создание клиентской базы;
- Подготовку исходных данных, необходимых для выполнения финансово-экономических расчетов инвестиционного проекта;
- Определение схемы и источников финансирования инвестиционного проекта;
- Поиск инвесторов.

На прединвестиционной стадии принимается окончательное решение (заказчиком, инвестором и иными заинтересованными) о целесообразности реализации инвестиционного проекта и разработке бизнес-

плана. Начало реализации проекта – февраль 2025 года (изыскательные работы и подготовка проектно-сметной документации).

Инвестиционная стадия инвестиционного проекта: **строительно-монтажные работы** планируется осуществить с март 2025 года по декабрь 2027 года включительно.

Эксплуатационная стадия инвестиционного проекта: начало функционирования МТЛЦ запланировано на сентябрь 2024 года. Календарный график реализации инвестиционного проекта представлен в *Приложении 12*.

## 6.1 Календарный график реализации проекта

Календарный график реализации инвестиционного проекта см. *Приложение 5*

## 7. Финансовая модель

### 7.1 Экзогенные параметры

Полная таблица параметров приведены в *Приложении 1*

#### Инфляция

Инфляция в промышленности Кыргызстана в ближайшие годы будет зависеть от стоимости энергоносителей, цен на сырьё и внешнеэкономической ситуации. Среднегодовой рост цен можно ожидать в диапазоне **5–8%**.

Таблица 22

Год	Прогноз инфляции в промышленности (%)
2024	6-8%
2025	6-9%
2030	5-8%
2040	5-7%
2045	5-6%

#### Курс доллара к сому

Текущая ситуация и краткосрочный прогноз (2024–2027 годы):

- **2024 год:** Аналитики Евразийского банка развития (ЕАБР) прогнозируют средний курс доллара на уровне **89,7 сома**.
- **2025 год:** ожидается ослабление сома до **90 сомов** за доллар.
- **2026 год:** прогнозируется курс около **91,4 сома** за доллар.
- **2027 год:** предполагается дальнейшее ослабление сома до **93,1 сома** за доллар.

#### Долгосрочный прогноз (2028–2045 годы):

Долгосрочные прогнозы валютных курсов сопряжены с высокой степенью неопределенности из-за множества факторов, включая экономические, политические и глобальные изменения. Однако, основываясь на исторических данных и предположении о среднем ежегодном ослаблении сома на **2%**, можно приблизительно оценить курс доллара к сому в будущем.

## Примерная динамика курса доллара к сому при среднем ежегодном ослаблении на 2%:

Таблица 23

Год	Прогнозируемый курс (сом/доллар)
2028	95
2030	99
2035	109,0
2040	120,0
2045	133,0

### Курс рубля к сому

Текущая ситуация (декабрь 2024 года):

- **Официальный курс:** По данным Национального банка Кыргызской Республики, на 11 декабря 2024 года курс составляет **0,8666 KGS за 1 RUB**.

### Долгосрочный прогноз (2028–2045 годы):

Прогнозирование валютных курсов на столь длительный период сопряжено с высокой степенью неопределенности. Однако, учитывая предположения о среднем ежегодном ослаблении обеих валют к доллару США на 2%, можно предположить, что курс RUB к KGS будет оставаться в диапазоне **0,80–0,90 KGS за 1 RUB**, с учетом возможных экономических и политических факторов, влияющих на обе страны.

### Темп роста реальной зарплаты

Текущая ситуация и краткосрочный прогноз (2024–2027 годы):

- **2024 год:** Среднемесячная номинальная заработная плата составила **35,621 сома**, что на **11.1%** выше по сравнению с аналогичным периодом 2023 года. Реальная заработная плата, скорректированная на инфляцию, выросла на **5.8%**.
- **2025–2027 годы:** по прогнозам, среднемесячная заработная плата будет расти, достигнув **43, 585.2 сома** к 2027 году. Однако реальный рост за этот период составит всего **0.9%**, что указывает на замедление темпов роста реальной заработной платы.

### Темп роста тарифа на перевозку, логистики

Текущая ситуация и краткосрочные тенденции (2023–2024 годы):

- Рост рынка грузоперевозок: В 2023 году объём рынка грузоперевозок в Кыргызстане увеличился на 13%, достигнув 35,5 млрд сомов.
- Увеличение тарифов: В 2023 году отмечен рост ставок на автомобильные грузоперевозки в среднем на 8%, что соответствует уровню инфляции.
- Инфляция: с января по октябрь 2024 года потребительские цены и тарифы в Кыргызстане выросли на 4,2%.

Таблица 24

Год	Ожидаемый рост тарифов (%)
2025	4-5
2030	4-5
2035	4-5
2040	4-5
2045	4-5

## Темп роста тарифа на электроэнергию

Текущая ситуация и краткосрочный прогноз (2024–2025 годы):

- **Текущее положение:** С 1 мая 2024 года тарифы на электроэнергию были скорректированы на **10,8%**, что соответствует уровню инфляции за предыдущий год.
- **Планы на 2025 год:** Министерство энергетики объявило о намерении ежегодно повышать тарифы на электроэнергию с учётом инфляции и роста цен на энергооборудование, начиная с 1 мая 2025 года. Ожидаемый ежегодный рост тарифов составит примерно **15–20%**.

Учитывая текущие тенденции и заявления Министерства энергетики, можно предположить следующие сценарии:

- **Умеренный рост:** при среднем ежегодном увеличении тарифов на **10–15%** тарифы к 2045 году могут значительно возрасти по сравнению с текущим уровнем.
- **Агрессивный рост:** если ежегодный рост составит **15–20%**, то к 2045 году тарифы могут увеличиться в несколько раз.

Исходя из вышеизложенных прогнозов, за весь период (20 инвестиционных лет) темп инфляции и совокупный экзогенный параметр составит **679,6%**, тем самым, темп роста ставки арендной платы составит **258,5%** (3,59 раза от начальной стоимости).

## 7.2 Профиль инвестиционных затрат по кварталам и годам. Бюджет проекта.

Таблица 25

Распределение инвестиции (\$)	172 566 000	Доля
СМР	160 268 000	92.87%
Оборудование	9 894 000	5.73%
Административно-операционные расходы	2 302 000	1.33%
Транспортные средства	32 000	0.02%

### 7.2.1 Прогноз отчёта о прибылях и убытках

#### Дивиденды акционерам

Основные параметры:

Доля акционера: 34.51%.

**Чистая прибыль проекта (Net Profit):** из прогнозного P&L.

**Дивидендная политика:** 50% возможно увеличение до 70%

Формула расчёта дивидендов:

Дивиденды акционеру = Чистая прибыль × Доля акционера × Дивидендная политика.

#### Расчёт доходности инвестиций (ROI на дивиденды)

$$ROI_{\text{дивиденды}} = \frac{\text{Сумма дивидендов}}{\text{Вложение}} \times 100\%$$



- При дивидендной политике в 50%, за весь период проекта инвестор получает возврат в виде дивидендов, равный **47.9% от вложений**.
- При дивидендной политике в 70%, за весь период проекта инвестор получает возврат в виде дивидендов, равный **67.05% от вложений**.

## 7.2.2 Прогноз отчёта о движении денежных средств (Cash Flow)

Денежный поток приведен в *Приложении 9*.

## 7.2.3 Баланс

Бухгалтерский баланс приведен в *Приложении 11*.

## 7.3 Экономические показатели проекта

### 7.3.1 Основные капиталовложения (CAPEX)

Основные капиталовложения приведены в *Приложении 3*.

### 7.3.2 Сметная стоимость строительства

Сметная стоимость приведена в *Приложении 2* и составляет **170 904 000 долларов США**.

### 7.3.3 Срок окупаемости проекта

Исходные данные:

- **Капитальные затраты (CAPEX):** \$172,566,000.
- **Годовые денежные потоки (CF):**

Методика:

- Накопленные денежные потоки рассчитываются ежегодно.
- Сравниваем накопленный денежный поток с капитальными затратами.
- Первый год, в котором накопленный денежный поток становится положительным, — это год окупаемости.

Формула для накопленного денежного потока:

$$\text{Накопленный денежный поток} = \sum_{t=1}^n CF_t$$

Таблица накопленных денежных потоков. Таблица 26

Год	Накопленный денежный поток (\$)
2025	-173,188,406
2026	-173,790,502
2027	-172,136,763
2028	-167,141,755
2029	-159,808,006
2030	-151,485,505
2031	-141,298,116
2032	-126,230,409
2033	-107,982,629
2034	-84,202,039
2035	-55,717,050
2036	-21,826,751
2037	12,619,975
2038	49,190,892
2039	84,802,376
2040	122,553,776
2041	159,911,397
2042	196,863,004
2043	233,395,895
2044	269,497,683
2045	305,050,925

Срок окупаемости проекта: **2037** год, поскольку в этом году накопленный денежный поток становится положительным.

#### 7.3.4 NPV

Капитальные затраты (CAPEX): \$172,566,000.

Ставка дисконтирования: 8%.

Денежные потоки (CF):

- 2025: -622,406
- 2026: -602,096
- 2027: 1,653,739
- 2028: 4,995,008
- ... до 2045: 35,552,242

$$NPV = -CAPEX + \sum_{t=1}^n \frac{CF_t}{(1+r)^t}$$

где:

- CAPEX = 172,566,000.
- $r = 0.08$  (ставка дисконтирования).
- $CF_t$  — денежный поток в году  $t$ .

Таблица расчётов с учётом ставки дисконтирования 8%. Таблица 27

Год	Денежный поток (\$)	Дисконтированный поток (\$)	Итоговый NPV (\$)
2025	-622,406	-576,485	-173,142,485
2026	-602,096	-515,652	-173,658,137
2027	1,653,739	1,285,831	-172,372,306
2028	4,995,008	3,814,904	-168,557,402
2029	7,333,749	5,416,335	-163,141,066
2030	8,322,501	5,703,156	-157,437,910
2035	28,484,989	12,625,195	-98,423,147
2040	37,751,400	14,087,934	-51,213,065
2045	35,552,242	8,111,429	<b>19,558,302 (NPV итог)</b>

**Вывод:**

- При ставке дисконтирования 8%, NPV проекта составляет **\$19,558,302**, что свидетельствует о его экономической эффективности.
- Это положительное значение говорит о том, что проект окупается и приносит прибыль.

### 7.3.5 IRR

$$IRR = 8\% + \frac{19,558,302}{68,557,611} \times 2\%$$

$$IRR \approx 8.57\%$$

IRR составляет примерно **8.57%**

Для складской недвижимости в стабильных экономиках IRR в диапазоне **8–12%** считается нормальным.

**IRR > ставка дисконтирования:**

- Проект прибыльный и стоит реализации.
- В вашем случае IRR = **8.57%**, что чуть выше заданной ставки дисконтирования (8%), значит, проект принесёт небольшую, но положительную экономическую выгоду.

### 7.3.6 Анализ чувствительности

**Пессимистичный сценарий** (заполняемость складов: 50%-70%):

Ставка дисконтирования	NPV (\$)	IRR (%)
8%	-75,346,529	3.5%
9%	-92,672,430	2.8%
10%	-107,841,010	2.1%

Указывает на высокую чувствительность к снижению заполняемости складов.

**Базовый сценарий** (заполняемость складов: 70%-90%):

Ставка дисконтирования	NPV (\$)	IRR (%)
8%	14,056,734	8.4%
9%	3,284,102	7.8%
10%	-6,327,182	7.1%

При заполняемости 70%-90% проект имеет положительный NPV при ставке дисконтирования 8%. IRR близок к ставке дисконтирования, что требует контроля над операционными расходами.

**Оптимистичный сценарий** (заполняемость складов: 80%-100%)

Ставка дисконтирования	NPV (\$)	IRR (%)
8%	125,372,184	13.7%
9%	105,472,810	12.9%
10%	86,230,940	12.2%

Проект демонстрирует высокую эффективность даже при ставке дисконтирования 10%. NPV превышает нулевую отметку с большим запасом, что делает проект очень привлекательным.

### 7.3.7 Рентабельность инвестиций (ROI)

$$ROI = \frac{\text{Чистая прибыль}}{\text{Капитальные затраты}} \times 100\%$$

1. Чистая прибыль:

$$\text{Чистая прибыль} = NPV + CAPEX = 305,050,925 - 172,566,000 = 132,484,925 \$.$$

2. ROI:

$$ROI = \frac{132,484,925}{172,566,000} \times 100\% = 76.8\%.$$

Рентабельность инвестиций (ROI) для проекта составляет **76.8%** за весь срок реализации (2025–2045 годы). В среднем за 20 лет проект генерирует **~3.84% годовой рентабельности** на вложенный капитал.

### 7.3.8 Рентабельность EBITDA

$$\text{Рентабельность EBITDA} = \frac{\text{EBITDA}}{\text{Доходы}} \times 100\%$$

Таблица 29

Годы	Операционная эффективность
2025	-1140,7%
2026	-161,6%
2027	41,6%
2028	52%
2029	53,4%
2030	54,6%
2031	55,3%
2032	60,2%
2033	60,7%
2034	62,2%
2035	63,1%
2036	64,0%
2037	63,7%
2038	63,4%
2039	61,7%
2040	62,1%
2041	61,5%
2042	60,8%
2043	60,1%
2044	59,4%
2045	58,5%

Средняя рентабельность складских помещений – 52-62% связана с пессимистичным сценарием (увеличенными операционными затратами и обслуживанием).

### 7.3.9 Расчёт дисконтированного срока окупаемости (DBP)

Дисконтированный срок окупаемости (DBP) составляет **2037 год**, когда накопленный дисконтированный поток становится положительным (пересечёт ноль).

### 7.3.10 Расчёт Terminal Value (TV)

#### 1. Метод "Гордон" (с постоянным ростом):

$$TV = \frac{CF_{n+1}}{r - g}$$

где:

- $CF_{n+1}$ : денежный поток в первый год после прогнозного периода.
- $r$ : ставка дисконтирования.
- $g$ : долгосрочный темп роста денежного потока (например, инфляция или 2–3%).

#### 2. Метод выхода (Exit Multiple):

$$TV = EBITDA_n \times \text{Exit Multiple}$$

где:

- $EBITDA_n$ : последний прогнозный показатель EBITDA.
- Exit Multiple: коэффициент оценки (обычно 6–10 для недвижимости).

#### Данные для расчёта Terminal Value:

1. **Прогнозный денежный поток (CF):** \$35,552,242 в 2045 году.
2. **Ставка дисконтирования (r):** 8%.
3. **Темп роста (g):** Предположим 2% для долгосрочного роста.
4. **EBITDA:** \$28,500,000 (последний прогнозный год).
5. **Exit Multiple:** Примем 8 для складской недвижимости.

#### Результаты:

- **Terminal Value (Гордон):** \$604,388,116.
- **Terminal Value (Exit Multiple):** \$228,000,000.

Метод Гордон лучше подходит для долгосрочных проектов с прогнозируемым ростом, а метод Exit Multiple — для оценки на основе рыночных данных.

### 7.3.11 Профиль налоговых отчислений

Таблица 30

Дирекция СЭЗ «Нарын»	7 869 219\$ за весь период
Налог на прибыль, 10%	78 692 195\$ за весь период
Налог НДС, 12%	94 430 633\$ за весь период

## 8. Управления рисками

Таблица 31

	Описание риска	Уровень	Вероятность, %	План по смягчению последствий
<b>Инвестиционные риски</b>				
1	- Управление собственностью и капиталом; - Руководство технологическими процессами; - Управление денежными потоками, пассивами и оборотным капиталом.	Низкий	5%	Компания при привлечении крупной инвестиции преобразуется в открытое акционерное общество и внедряется с корпоративным управлением, как <i>способ управления компанией</i> , предназначенный для справедливого распределения результатов деятельности.
2	- Зависимость от иностранных бизнес-партнеров, поставщиков, импортеров. - Полная или частичная зависимость от торговли с Китаем.	Средний	20-30%	Диверсификация инвестиций – МТЛЦ будет строить бизнес-стратегию «50 на 50», т.е. 50% деятельности будет составлять импорт и 50% экспорт отечественных товаров и услуг. В случае частичного или полного приостановления один из секторов бизнеса, другие секторы способны замещать или восполнять текущие бизнес-процессы.
<b>Бюджетные риски</b>				
3	- Срыв финансирования согласно графику строительства	Средний	20-30%	Прямые инвестиции в капитал является приоритетной задачей проекта, в случае срыва финансирования из-за каких-либо причин может повлечь за собой нарушение графика строительства. В качестве решения предлагается организация продаж по привлечению частных малых инвесторов для каждого отдельного объекта. Это мероприятие может удлинить срок строительства, но предотвращает остановку.
4	- Транспортное сообщение в Кыргызстане сильно ограничено из-за высокогорного рельефа местности. Дороги петляют по крутым долинам и горным перевалам на высоте 3 000 и более метров, подвержены частым оползням и снежным лавинам. Поездки в зимнее время в большинство отдаленных и высокогорных районов страны практически невозможны.	Средний	15-20%	Планируется расширение и модернизация дорожного полотна транспортного коридора Нарын-Торугарт на 4 метра и план предотвращения возникаемых ЧС, а именно – приобретение спецтехники, постоянное функционирование ДЭУ. Водители автотранспорта часто пренебрегают скоростному режиму грузового авто и графику работ. Для этого специально внедряется механизмы, системы, датчики для авто для

				контроля скорости и времени работы. Для осуществления успешной транспортировки и логистики будет внедрен принцип диспетчинга и отслеживания в реальном времени.
<b>Временные риски</b>				
5	- Погодные условия: сильные морозы. Аномальный холод, который создает трудности в бизнес-процессе.	Слабый	10%	На практике встречаются случаи аномального холода, где местные фермеры испытывали массовый летальный исход скота. Для этого предлагается модернизация метеостанций и их оснащение современными устройствами.
<b>Внешние риски</b>				
6	- Обстановка в самом КНР, закрытие границ, КПП.	Слабый	10%	Возникновение новых очагов эпидемии, внутренняя ситуация в КНР – все это сигнал для МТЛЦ «Атбашы». В качестве мер – частичная автономность. Заполнение складов запасами товаров, штатное функционирование онлайн-сервисов. Если закроется КПП Торугарт, в качестве альтернативы будет рассматриваться новый пункт «Бедел».
7	Геополитические потрясения в Восточной Азии	Слабый	10%	
<b>Природо-естественные риски</b>				
8	Негативные воздействия высокогорных условий для персонала (страдание гипертонией и др.)	Средний	50%	При отборе проходят тщательную проверку медицинского здоровья. Обеспечивается специальный рацион, короткий график труда (вахтовые). Фонд оплаты труда также учитывает высокогорную условия и коэффициент надбавки к зарплате составляют от 50 до 70%.
<b>Взаимозависимые факторы</b>				
9	Сбой или технические неполадки ИТ-инфраструктуры, серверов, ПО	Средний	5%	Предусматриваются резервные установки, подключения и др.
10	Деятельность аутсорс компаний, бизнес-партнеров	Слабый	10%	При отборе бизнес-партнеров и аутсорс-компаний применяются строгие критерии: надежность, опыт, возможность работы в экстремальных условиях и высокие организационные способности.



Технологические и энергетические				
11	Обесточивание комплекса, перебои в поставке электричества, тепла, топлива.	Средний	20-30%	Комплекс обеспечивается собственной автономной малой энергетикой: двигатели, блок-контейнеры, источники бесперебойного питания, электростанции, синхронные генераторы для основного, резервного и аварийного электроснабжения и теплоснабжения. Используется энергоцентр в 4МВт электрической мощности и в 7МВт тепловой мощности.
12	Срывы поставок (увеличение сроков, стоимости и издержек)	Средний	15-20%	Поставка оборудования, материалов и других оснащений происходят по ЕРС-контрактам от поставщиков.

## 9. Потребность в энергоресурсах

Преимущества гибридного решения

- 1. Энергетическая независимость:**
  - ПГУ покрывает 50% электричества и 100% тепла, снижая зависимость от внешних поставщиков.
- 2. Гибкость энергоснабжения:**
  - Возможность сочетания стабильного газового топлива и электричества из сети.
- 3. Утилизация тепла:**
  - Тепло, произведённое ПГУ, полностью используется для отопления, что делает систему эффективной.

Упрощённое технико-экономическое обоснование (ТЭО) для гибридного решения: использование **парогазовой установки (ПГУ)** в сочетании с электричеством от **районной электростанции (РЭС)**.

### 1. Исходные данные

- Площадь центра: **200,000 м<sup>2</sup>**.
- Годовое потребление энергии:
  - Электричество: **32 млн кВт·ч**.
  - Тепло: **20 млн кВт·ч** (с учётом сурового климата).
- Тарифы:
  - Электричество из РЭС: **3.18 сома/кВт·ч**.
  - Газ для ПГУ: **300.2/тонна**.
- Эффективность ПГУ:
  - Электрическая генерация: **50%**.
  - Тепловая генерация: **40%**.
- Энергия газа: **35.17 МДж/м<sup>3</sup>**.

### 2. Сценарий гибридного решения

Проектируемая структура энергоснабжения:

- ПГУ:

- Обеспечивает **50% потребления электричества** (16 млн кВт·ч).
- Покрывает **100% потребления тепла** (20 млн кВт·ч).
- **РЭС:**
  - Поставляет оставшиеся **50% электричества** (16 млн кВт·ч).

## 9.1 Расчёты энергопотребления и затрат

Потребление энергии в холодные месяцы:

### Электричество

$$E_{\text{электр, холод}} = \frac{32,000,000}{12} \times 6 = 16,000,000 \text{ кВт}\cdot\text{год.}$$

### Тепло

$E_{\text{тепло, холод}} = 20,000,000 \text{ кВт}\cdot\text{ч}$  (потребление тепла остаётся полным за год).

Потребность в газе для ПГУ:

Для электричества:

$$E_{\text{электр, ПГУ}} = \frac{16,000,000}{0.5} = 32,000,000 \text{ кВт}\cdot\text{ч} \text{ (115,200,000 МДж).}$$

Энергия для тепла:

$$E_{\text{тепло}} = \frac{20 \text{ млн кВт}\cdot\text{ч}}{0.4} = 50 \text{ млн кВт}\cdot\text{ч} \text{ (180,000,000 МДж).}$$

Общая энергия:

$$E_{\text{общая}} = 115,200,000 + 180,000,000 = 295,200,000 \text{ МДж.}$$

Объем газа:

$$V_{\text{газ}} = \frac{295,200,000}{35.17} \approx 8,394,000 \text{ м}^3.$$

$$\text{Масса СПГ} = V_{\text{СПГ}} \times \rho_{\text{СПГ}} = 14,225 \times 423 = 6,015,075 \text{ кг.}$$

Таблица 32

Вид энергии	Ед.измерения	Годовая потребность/выработка	Рыночная стоимость за единицу	Стоимость годовых энергозатрат
Электричество из РЭС (Ат-Башы ГЭС, Кемин ГЭС)	кВт·ч	16 млн	0,037\$	588 208\$
Потребность в сжиженном газе (СПГ)	Масса, кг	6,015,075	300,2\$	1,804,203\$
Солнечные панели	кВт·ч	32, 85 млн	0	0

Сравнительный анализ расчета годовой энергозатраты при 100% производственной мощности.

Таблица 33

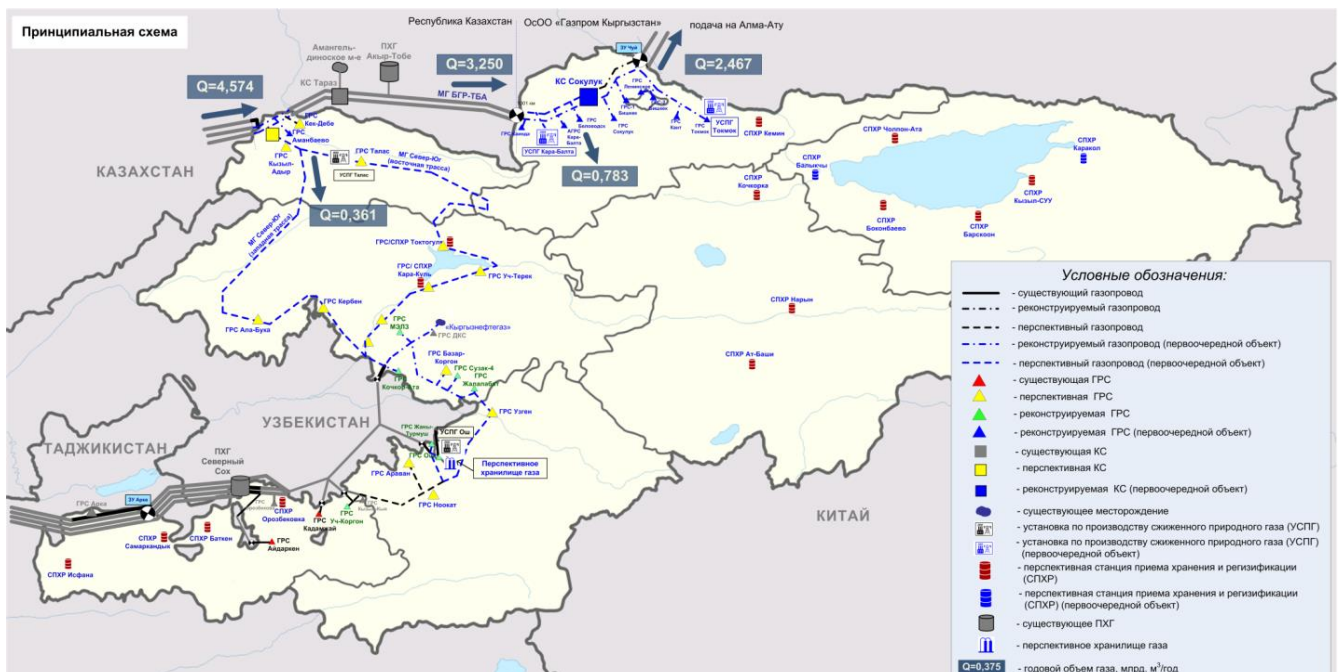
Только при потреблении электроэнергии из РЭС	При гибридном решении	АИЭ – Солнечные панели
1 911 676\$	2 392 411\$	0\$

Таблица 34

Альтернативные источники энергии	Обоснование	Годовая генерация	Площадь покрытия	Капиталовложения
Солнечные панели	Больше эффективности на 30% за счет высокогорья и солнечных дней	~32.85 млн кВт·ч (полное покрытие годового потребления)	100 000 кв.м	15 000 000\$
Биогазовые установки при мощности мясокомбината 10 т/сутки	Может покрыть энергозатраты мясокомбината	81,000 м <sup>3</sup> биогаза	-	40 500\$

### Обеспечение сжиженным газом

Рисунок 5



В программе развития Газпром Кыргызстан, подразделение Газпром Нефть Азия планирует в ближайшие годы размещение станции приема хранения и регидризации (СПХР) в г. Атбашы.

## 10. Финансирование проекта

### 10.1 График финансирования проекта

Таблица 35

Период	Стоимость, тыс. долларов США
1 кв. 2025	2 157
2 кв. 2025	9 877
3 кв. 2025	24 337
4 кв. 2025	3 907
1 кв. 2026	155
2 кв. 2026	3 556
3 кв. 2026	23 035
4 кв. 2026	25 440
1 кв. 2027	5 836
2 кв. 2027	28 998
3 кв. 2027	35 669
4 кв. 2027	9 371

## 11. Социально-экономический эффект

Окажут мультипликативный эффект. Как показывает практика, одно рабочее место в логистике и торговли создаёт до 10 рабочих мест в смежных отраслях.

Эффект от реализации данного проекта на социальную сферу отражается следующими показателями:

- количество создаваемых рабочих мест – 40;
- удовлетворение спроса потребителей – через предоставление логистических услуг проекта;
- налоги и платежи в фонды – 1 560 589 USD.

## 12. Воздействия на окружающую среду

На всех этапах реализации проекта (*прединвестиционного, инвестиционного и эксплуатационного*) вредное воздействие на окружающую среду отсутствует, т.к. в проекте не предусмотрено собственно производство продукции.

Нормативные акты по обеспечению промышленной безопасности и охраны труда разработаны и имеются в наличии на предприятии.

В настоящее время, выполнена предварительная количественная и качественная оценка воздействия на окружающую среду при реализации данного проекта.

На основании проведенной работы можно сделать выводы:

- Воздействие на атмосферный воздух не происходит;
- Воздействие на подземные воды, со стороны их загрязнения – не происходит, так как будут установлены фильтры у сточных ям;
- Воздействие на поверхностные воды, со стороны их загрязнения не происходит;
- Воздействие на почву не происходит.

### 13. Выводы

Компания располагает необходимыми компетенциями как в части наличия персонала, так и в части эффективности внедрения управления, сотрудничества с местными и зарубежными бизнес-партнерами, надежных аутсорс-компаний, ИТ-решений и оборудования. Внешняя среда является благоприятной. Интенсивность конкуренции - средняя, успех в конкурентной борьбе обуславливается существующими у компании такими ключевыми факторами успеха, как выигрышное расположение, транспортная близость к основным потребителям, профессиональная команда и знание рынка.

**Удельные капиталовложения** на квадратный метр складского и производственного помещения составляют:

$$\text{Удельные капиталовложения} = \frac{\text{Общие затраты}}{\text{Общая площадь, кв.м}} = \frac{172\,566\,000\ \$}{251\,860} = 685,2\ \$$$

Строительство ТЛЦ «Атбашы» обусловлено имеющимся в регионе дефицитом в таком объёме, как складские и торговые помещения.

Предполагаемое строительство позволит сократить имеющийся спрос на 65% и удовлетворить средний и крупный бизнес-обеспечением логистической базы.

С выходом на проектную мощность МТЛЦ будет размещать на территории:

1. Крупные и мелкие временные склады таможи;
2. Крупные и мелкие склады маркетплейсов;
3. Производственные площади для сборочных, швейных и других цехов;
4. Крупные торговые площади для приграничной торговли.

Анализ экономической деятельности подобных предприятий в данном регионе за три предшествующих года до разработки данного ТЭО и расчётных показателей на год освоения мощности даёт основание утверждать, что строительство экономически эффективно и целесообразно.

Это подтверждается следующими технико-экономическими показателями:

Таблица 36

Показатель	Ед. изм.	Значение
IRR	%	<b>8,57</b>
NPV	\$	<b>19,558,302</b>
DBP Дисконтированный срок окупаемости	лет	<b>12,0</b>
PBP Простой срок окупаемости	лет	<b>11,0</b>
Terminal Value (Гордон)	\$	<b>604,388,116</b>
Terminal Value (Exit Multiple)	\$	<b>228,000,000</b>
Объём инвестиций	\$	<b>172 566 000</b>
Собственные средства	%	<b>4,67</b>
Рентабельность по EBITDA	%	<b>52-62</b>
Рентабельность инвестиций (ROI) за весь срок	%	<b>76,8</b>