

Д.А. ЕШИМОВА,¹
PhD, заместитель председателя правления.
Н.Т. НУРКЕНОВА,¹
исполнительный директор.
А.Ж. ТОКАЕВ,¹
старший аналитик.
АО «Казахстанский центр
государственно-частного партнерства»
(г. Астана)¹

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОГО ТЕРМИНАЛА АЭРОПОРТА АСТАНЫ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА

Аннотация

Статья подчеркивает важность инфраструктуры гражданской авиации как составного элемента единой транспортно-логистической системы страны. Используя методологию кейсов, на основе проекта по строительству терминала аэропорта Астаны авторами выявлены особенности реализации проекта, в частности, существенное увеличение стоимости проекта в ходе его реализации. В рамках задач, поставленных перед данным исследованием, авторы исследовали методологию проектного финансирования с точки зрения ее применимости в условиях Казахстана. Для выявления характеристик казахстанского проектного финансирования проект-кейс был рассмотрен с точки зрения его статуса, т.е. государственного инвестиционного проекта (ГИП). Результаты анализа данного проекта выявили приемлемую для условий Казахстана методологию проектного финансирования. Предлагаемая методология предусматривает использование механизма аккредитива в качестве инструмента, упреждающего риски увеличения стоимости проекта в ходе ее реализации. Практическая ценность результатов данного исследования выражается в том, что они могут быть полезны как для регуляторов, принимающих решения по проектам, так и для проектных исполнителей, использующих предлагаемые знания в планировании, управлении и реализации проектов. Анализ акцентировал внимание читателя на отсутствии конкретного, приемлемого для всех участников проекта определения ГИПов, что усложняет типологию и категоризацию инвестиционных проектов. В этой связи авторы указывают на необходимость проведения дальнейших исследований в данном направлении для предотвращения увеличения проектной стоимости казахстанских ГИПов в будущем.

Ключевые слова: инвестиционный проект, проектное финансирование, методология, аккредитив, эффективность, стоимость, инфраструктура, транспорт.

Развитие транспортной инфраструктуры является одним из ключевых факторов экономического и социального роста государства. Для Казахстана важно развивать транспортную инфраструктуру строительством автомобильных и железных дорог, совершенствованием системы общественного транспорта в метрополиях, развитием логистической инфраструктуры, в том числе морских портов и аэропортов¹.

Развитие транспортной инфраструктуры открывает новые возможности потребителям услуг транспорта. Не случайно большинство транспортных проектов с учетом их социальной значимости становятся стратегическими ввиду государственной поддержки и гарантий. В настоящее время в Казахстане социально значимые проекты по развитию транспортной инфраструктуры реализуются за счет как средств республиканского бюджета, так и инвестиций частного сектора в рамках схемы государственно-частного партнерства (ГЧП). К реализации планируются проекты ГЧП по строительству и эксплуатации линии легкорельсового транспорта, автомобильных и железных дорог, мостовых переходов [1]. Вместе с тем подавляющее большинство проектов продолжает реализовываться традиционным способом, т.е. в качестве государственных инвестиционных проектов (ГИП).

По мере реализации ГИПов правительство страны сталкивается с растущей финансовой нагрузкой на республиканский бюджет и недостаточно эффективным использованием инвести-

¹ Здесь подразумевается порт Курык, который предусматривает автомобильный и железнодорожный переходы, а порт Актау – перевалку генеральных и нефтеналивных грузов.

рованных бюджетных средств. При этом необходимость реализации проектов в области транспортной инфраструктуры остается весьма актуальной. Так, одним из приоритетных направлений транспортной инфраструктуры является развитие воздушного транспорта, включенного в государственную программу «Нұрлы жол» [2]. Повышенное внимание к гражданской авиации, подсектору транспортной отрасли возрастает из-за необходимости приведения казахстанских аэропортов в соответствие с требованиями Международной ассоциации гражданской авиации (ИКАО). Есть необходимость в оптимизации процессов и процедур по внедрению элементов системы безопасности полетов, оценке оснащенности, перераспределению транспортных и человеческих ресурсов в целях улучшения комфорта пассажиров при прохождении паспортного и таможенного контроля.

Одним из приоритетных объектов развития гражданской авиации был определен международный аэропорт Астаны, развитие инфраструктуры которого связано с завоеванием Казахстана в 2012 г. права проведения Всемирной выставки EXPO–2017.

Проект расширения аэропорта Астаны общей стоимостью в 60 млрд тенге впервые был инициирован еще в 2013 г. Проект по строительству терминала и реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Астаны акцентировался в Послании Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева народу Казахстана в 2014 г., где была отмечена необходимость увеличения пропускной способности столичного аэропорта, и по поручению главы государства в 2015 г. было выделено из Национального фонда 29 млрд тенге [3]. Для финансирования оставшегося объема инвестиций, как заявил в мае 2015 г. вице-президент АО «Национальная компания «Казахстан Темир Жолы» (КТЖ) Р. Скляр, планировалось привлечь заем Европейского банка реконструкции и развития в размере 17 млрд тенге, а также собственные средства КТЖ в размере 14 млрд тенге. В этом прослеживается тесная взаимосвязь между экономической и политической составляющими проекта. Однако с учетом взаимоисключающих мнений по вопросу рентабельности проекта [4] возникают вопросы о том, какая из составляющих проекта превалирует.

Факты свидетельствуют, что в ходе реализации проекта увеличивается объем инвестиций из республиканского бюджета. Такое увеличение нередко вызывается просчетами в планировании и реализации проекта. В свою очередь, это приводит к удорожанию стоимости проекта. В данной статье исследуется следующий вопрос: «Какие факторы способствовали удорожанию государственного инвестиционного проекта по строительству нового терминала и реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта Астаны?» Поиск ответов предусматривает и другие аспекты финансирования государственного инвестиционного проекта, к примеру: какова сущность проекта ГИП? Какие существуют способы его финансирования? Что включает в себя экономическая экспертиза государственного инвестиционного проекта?

Авторы данной статьи полагают, что основной причиной увеличения объема инвестиций из республиканского бюджета стало упущение в процессе планирования и реализации проекта риска снижения официального курса национальной валюты и материализованного риска, приведшего к ухудшению финансового состояния участников проекта и уменьшению их доли инвестирования проекта.

Согласно Бюджетному кодексу Республики Казахстан, государственный инвестиционный проект – это «комплекс мероприятий, направленных на достижение стратегических целей государства путем осуществления бюджетных инвестиций и реализации проектов государственно-частного партнерства, в том числе концессионных проектов» [5]. Стратегические цели, как следует из Бюджетного кодекса, определяются стратегическими и программными документами, утверждаемыми президентом Республики Казахстан. Однако концепция ГИПов до сих пор не имеет четкого определения. Вследствие этого при планировании проектов возникают вопросы, связанные с тем, насколько тот или иной проект может быть категоризирован как соответствующий положениям стратегических и программных документов, а значит, и стратегическим целям государства. Вопрос о рассматриваемом в данной статье проекте не раз поднимался главой государства, и этот факт характеризует проект как стратегический.

Финансирование проекта из средств республиканского бюджета осуществляется посредством увеличения уставного капитала акционерного общества «Международный аэропорт Астаны». Данный механизм финансирования является одним из видов реализации ГИП. Он определяется термином «инвестиционное предложение по проекту» по результатам эко-

номического заключения. При планировании проекта применение механизма ГЧП не представлялось возможным, так как Закон Республики Казахстан «О ГЧП» был принят лишь 31 октября 2015 г., тогда как для применения механизма концессии необходимо (согласно Закону «О концессиях»), чтобы реконструированный объект находился на балансе или впоследствии был передан на баланс государственного органа [6]. В случае с новым терминалом аэропорта было возможно применить механизм концессии, чтобы по завершении строительства передать его на баланс соответствующего государственного органа. Однако взлетно-посадочная полоса, также предусмотренная в рамках реализации единого проекта, является уже существующим объектом, и реконструкция за счет республиканского бюджета не меняет его право на собственность.

Механизм участия государства в уставном капитале как еще один из видов ГИП в соответствии с существующим казахстанским законодательством проходит экономическую экспертизу на соответствие критерию обоснованности по части альтернативных источников финансирования, объема финансирования в целом и бюджетных инвестиций в частности. Он также оценивается по критерию результативности в части коммерческой и социально-экономической эффективности проекта.

Методология. Для поиска ответа на поставленный вопрос исследования в данной статье используется методология кейсов [7]. Во-первых, эта методология позволяет не только изучить механизм реализации ГИП, но и объяснить суть происходящих внутри проекта процессов, к примеру, объяснить: а) мотивы отбора определенных источников финансирования; б) обоснованность финансирования проекта именно через механизм ГИП. Во-вторых, методология как качественный метод исследования позволяет отследить происходящие изменения, связанные с планированием и реализацией проекта. В-третьих, она позволяет изучить рассматриваемый предмет исследования в контексте текущей политической, микро- и макроэкономической ситуации в стране и в мире, в т.ч. в контексте подготовки к проведению всемирной выставки ЕХРО–2017 в г. Астане, нестабильности валютного рынка и влияния затяжного мирового экономического кризиса. Она способствует лучшему пониманию изменений структуры финансирования и последующего удорожания рассматриваемого ГИП.

Ретроспективный анализ казахстанского проектного финансирования. Международный аэропорт Астаны находился в собственности государства до 2013 г., когда по предложению главы национальной авиакомпания «Эйр Астана» пакет акций столичного аэропорта был передан на семь лет в управление Фонда национального благосостояния «Самрук-Казына» на праве собственности. Фактически управляло проектом ТОО «Airport Management Group» (AMG), созданное при участии стратегического партнера, т.е. аэропорта Цюриха, крупнейшего международного аэропорта Швейцарии. AMG вошла в структуру национальной компании АО «НК «КТЖ», дочерней компании АО «ФНБ «Самрук-Казына» через транспортно-логистическую компанию KTZ Express, созданную по поручению президента республики. Осуществлять управление аэропортами в интересах государства стал иностранный менеджмент. При этом независимо от мировой практики ни один из 11 аэропортов страны не был передан в частную собственность. Это может быть объяснено следующими причинами: а) при необходимости выделение средств на нужды аэропорта в первую очередь будет осуществляться из средств республиканского бюджета; б) квазигосударственные предприятия располагают многочисленным штатом, однако эффективность результатов незначительна. Вследствие этого можно определить три основные причины, которые послужили принятию решения по передаче аэропорта в доверительное управление:

- 1) «системное развитие инфраструктуры аэропорта для приведения в соответствие с требованиями международных стандартов безопасности и сервиса»;
- 2) повышение пропускной способности аэропортов;
- 3) укрепление «воздушного звена в транспортно-логистической системе» Казахстана с целью увеличения доли республики «на рынке грузовых операторов».

Для выделения бюджетных инвестиций проводилась обязательная экономическая экспертиза по проекту в 2015 г. Из республиканского бюджета выделение 29 млрд тенге было озвучено президентом республики в Послании народу Казахстана на 2015 г.: «для увеличения... потенциала [аэропорта] поручаю выделить в 2015 г. 29 миллиардов тенге на строительство нового терминала и реконструкцию взлетно-посадочной полосы». Это было закреплено указом

главы государства. В 2016 г. сумма, выделенная из бюджета, увеличилась на 10 млрд, составив в совокупности 39 млрд тенге, и была законодательно и политически обоснована. Руководство аэропорта в июне 2016 г. «пожаловалось... на возможный срыв срока сдачи объекта в эксплуатацию из-за бюрократических проволочек с прохождением процедуры получения положительного экономического заключения от уполномоченных госорганов на выделение дополнительных средств из Нацфонда», на что депутат Парламента РК попросил главу Кабинета министров взять данный вопрос на особый контроль. Необходимость выделения дополнительных бюджетных инвестиций для проекта снова возникла в 2016 г. – доля участия государства в уставном капитале аэропорта Астаны увеличилась еще на 5 млрд тенге за счет средств резерва правительства, составив, таким образом, 44 млрд тенге. Дополнительно 5 млрд тенге планировалось к выделению в 2017 г., а общая доля участия государства в реализации проекта составила 49 млрд тенге из общей стоимости в 60 млрд тенге. Постепенно происходило удорожание строительства, что привело к существенному увеличению доли участия государства в данном проекте. Доли участия других участников финансовой схемы, соответственно, снизились. Изменения, происходящие в процессе реализации проекта, свидетельствуют, что в планировании проекта риски, связанные с удорожанием проекта и источниками поступления инвестиций, были проработаны недостаточно. Финансирование проекта предполагалось за счет средств республиканского бюджета, собственных средств АО «НК «КТЖ» и банковского займа Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР). Однако при выделении дополнительного объема бюджетных инвестиций средства КТЖ перестали фигурировать в качестве источника финансирования. Возможной причиной подобного изменения структуры финансирования проекта могло стать ухудшение общей финансово-хозяйственной деятельности КТЖ, связанное со значительным падением курса тенге, в результате чего изменились приоритеты КТЖ в финансировании проектов. Не только двойная девальвация повлияла на сложившуюся ситуацию. Так, в 2014 г. упали мировые цены на нефть. Этому предшествовало снижение мировых цен на металлы. Все эти факторы привели к снижению доходов, сокращению внешнего спроса на казахстанское сырье, уменьшению спроса на различные услуги, в том числе на транспортные. В тот период у КТЖ снизился объем перевозок. Вместо КТЖ по проекту начинает фигурировать новый участник схемы финансирования проекта в лице Банка развития Казахстана (БРК), уполномоченного на реализацию государственной инвестиционной политики и государственной поддержки индустриально-инновационной деятельности. Так, «средства АО «Единый накопительный пенсионный фонд», привлеченные АО «Банк развития Казахстана» в июле–августе 2016 года посредством размещения облигаций на KASE, направляются ... в рамках исполнения плана дополнительных оперативных антикризисных мер на 2016 год» на реализацию инвестиционных проектов» [8]. В соответствии с Планом дополнительных оперативных антикризисных мер на 2016 год, утвержденным на заседании Правительства Республики Казахстан в феврале 2016 г., БРК фактически использует средства государства на реализацию проекта реконструкции аэропорта. Таким образом, государство становится основным источником финансирования, что указывает на первостепенность политической значимости проекта.

Авторами данной статьи выявлена ключевая проблема, возникшая на этапе реализации проекта, выражающаяся в постепенном удорожании проекта. Для поиска причин необходимо снова обратиться к ретроспективному анализу. Выделению из республиканского бюджета инвестиций, согласно бюджетному законодательству и нормативно-правовым актам РК, регламентирующим порядок выделения бюджетных средств на цели реализации ГИПов, предшествуют следующие этапы:

- 1) проведение проектно-изыскательских работ для отбора и определения технических решений реализации проекта;
- 2) получение заключения комплексной вневедомственной экспертизы проектов строительства объектов;
- 3) получение заключения уполномоченного органа по государственному планированию на предмет обоснованности экономической целесообразности осуществления бюджетных инвестиций;
- 4) получение положительного решения Республиканской бюджетной комиссии и включение в проект соответствующего бюджета с последующим выделением бюджетных инвестиций для целей реализации ГИП.

Реализация вышеуказанных мероприятий требовала значительных затрат времени, в частности, проектно-изыскательские работы по технически сложным проектам могут длиться до 7 месяцев, а получение экономического заключения уполномоченного органа по государственному планированию занимает около 2 месяцев. Соответственно, определение стоимости строительства нового терминала и реконструкция взлетно-посадочной полосы аэропорта Астаны, утвержденное заключением государственной вневедомственной экспертизы, осуществлено до девальвации национальной валюты в августе 2015 г., когда средняя стоимость 1 доллара США составляла 185 тенге против нынешних 330 тенге.

В соответствии с нормативно-правовыми актами Республики Казахстан новый терминал и взлетно-посадочная полоса отнесены к технически сложным объектам, включенным в группу объектов I (повышенного) уровня ответственности. Для реализации таких уникальных проектов, как международный аэропорт Астаны, отсутствуют типовые технико-технологические решения, а необходимые инвентарь и оборудование, как правило, приобретаются на основе заказа. Соответственно, при определении стоимости инвентаря и оборудования использовались коммерческие и ценовые предложения потенциальных поставщиков. Ввиду отсутствия отечественных производителей аэропортового оборудования при определении стоимости строительства нового терминала использовались коммерческие и ценовые предложения зарубежных производителей и дистрибьюторов, которые реализуют свою продукцию, как правило, в иностранной валюте. Соответственно, стоимость такого оборудования была определена по курсу 185 тенге за 1 доллар США, а после девальвации произошло его резкое удорожание, что и стало основной причиной необходимости дополнительного бюджетного инвестирования проекта. На основе выявленных факторов информирование общественности об увеличении стоимости проекта, которое, в свою очередь, потребует дополнительных бюджетных инвестиций, становится лишь делом времени.

Поскольку в открытых источниках информации отсутствуют сведения о стоимости инвентаря и оборудования, заложенного по курсу национальной валюты 185 тенге за 1 доллар США в стоимость строительства проекта на общую сумму 60 млрд тенге, то открытым остается только вопрос: на сколько именно произошло фактическое удорожание проекта в целом и приобретаемого оборудования в частности в связи с произошедшей девальвацией тенге.

Как показывает анализ других ГИПов, предусматривающих строительство и реконструкцию технически сложных и уникальных проектов (аэропортов, заводов, вокзалов, комбинатов и т.д.), реализация которых была начата до девальвации и продолжается по сей день, по многим таким проектам в 2016 г. были выделены дополнительные средства из республиканского бюджета.

Ответив на основной вопрос исследования, авторами данной статьи предложены методологические превентивные решения по минимизации возникновения подобных причин удорожания ГИПов в будущем.

Как правило, основными статьями затрат инвестиционных проектов, предусматривающих реконструкцию либо строительство объектов, составляют затраты на строительно-монтажные работы и приобретение оборудования, и менее затратными статьями являются расходы на проектирование, управление, надзор за строительством и другие.

При этом относительно строительно-монтажных работ в случаях выявления при строительстве и реконструкции скрытых и неучтенных в проекте работ, вызванных проведением изыскательских работ ненадлежащего качества, возможна реализация риска удорожания данной статьи затрат проекта. Вместе с тем зачастую данный риск не провоцирует значительного увеличения стоимости проекта, так как основной перечень работ определяется на стадии разработки проектной документации, в связи с чем превентивные меры при наступлении таких событий в предлагаемом методологическом решении не представлены. Кроме того, при реализации технически сложных и уникальных проектов даже при самых тщательных и детализированных проектно-изыскательских работах на этапе строительства либо реконструкции объектов зачастую выявляются дополнительные, ранее не предусмотренные объемы работ, требующие финансирования затрат.

В случае с оборудованием, как показывает пример столичного аэропорта, ситуация сложилась иная. Девальвация национальной валюты вызвала единовременное значительное удорожание проекта. На сколько увеличилась фактическая стоимость строительства аэропорта Астаны, нам еще предстоит узнать.

По мнению авторов данной статьи, для минимизации возникновения подобных причин удорожания ГИПов в будущем необходимо иначе подходить к планированию графиков производства работ, закупа оборудования и финансирования.

В настоящее время общая стоимость строительства либо реконструкции объектов, в том числе затраты на строительно-монтажные работы и приобретение оборудования, распределяется по годам. На основании этих данных составляется график финансирования проекта.

В качестве методологического решения данной статьей предлагается:

1) закладывать стоимость приобретения всего оборудования на первый год реализации проекта с тем, чтобы при получении инвестиций администратор проекта имел возможность разместить денежные средства на аккредитиве банка поставщика, целевым назначением которого является оплата стоимости оборудования;

2) конвертировать размещенные денежные средства в валюту приобретения оборудования. В последующем этот механизм дает возможность по мере необходимости осуществлять платежи с аккредитива в пользу поставщика для закупа и поставки оборудования.

Данный инструмент удобен в случае, если администратор проекта и поставщик оборудования работают в большой удаленности друг от друга и имеют незначительный опыт взаимодействия и сотрудничества, в связи с чем нуждаются в надежном посреднике в лице банка для проведения взаиморасчетов.

Расчеты по аккредитиву являются одной из наиболее часто используемых во внешне-экономических контрактах форм оплаты оборудования. При расчетах по аккредитиву банк, действующий по поручению администратора проекта и в соответствии с его указанием, обязуется произвести платежи поставщику оборудования. Для расчетов по аккредитиву характерно, что снятие денег со счета администратора проекта происходит параллельно отправке оборудования в его адрес. При этом деньги, числящиеся на аккредитиве, продолжают принадлежать администратору проекта и снимаются с аккредитива лишь после того, как поставщик отправит указанное оборудование и представит в банк соответствующие документы.

Преимущества использования аккредитива для администратора проекта заключаются в следующих основных характеристиках:

- 1) снижение рисков, связанных с предоплатой;
- 2) возможность точного определения даты поставки оборудования, а также его цены;
- 3) гибкое планирование денежных потоков;
- 4) возможность подтверждения своей платежеспособности путем размещения средств на аккредитиве в качестве гарантии оплаты за поставку оборудования, что особенно выгодно при установлении новых торговых связей;
- 5) возможность достижения более выгодных условий поставки и оплаты оборудования;
- 6) администратору проекта не придется платить поставщику оборудования до тех пор, пока последний не выполнит все контрактные обязательства.

Преимущества использования аккредитива для поставщика оборудования состоят в том, что обеспечивается:

- ♦ снижение рисков, связанных с платежеспособностью администратора проекта;
- ♦ снижение рисков неоплаты за оборудование, связанных с поставкой товара;
- ♦ возможность снижения рисков, связанных с политической ситуацией в стране покупателя;
- ♦ гибкое планирование денежных потоков;
- ♦ надежность оплаты независимо от администратора проекта при условии, что поставщик обеспечит поставку товара и представит отгрузочные документы согласно условиям аккредитива;
- ♦ подкрепляемая документарным аккредитивом гарантия того, что действующие в стране импортера на момент открытия аккредитива правила не помешают получению платежа.

Дополнительно в масштабах реализации ГИПов механизм расчетов с поставщиками оборудования путем размещения денежных средств на аккредитиве позволит исключить вероятность наступления валютного риска, влекущего за собой удорожание стоимости оборудования, путем фиксации курса национальной валюты по состоянию на дату размещения аккредитива.

Результаты исследования показали, что основной причиной удорожания рассматриваемого данным исследованием проекта явилась девальвация национальной валюты – тенге. В качестве

методологического решения авторы статьи рекомендуют использовать способ финансирования ГИПов, в частности, механизм аккредитива, нейтрализующий риски удорожания проекта для участников проекта. При исследовании сути ГИПов было выявлено, что в настоящее время точного, отвечающего всем критериям определения ГИПов нет. Авторы предлагают углубить научно-методологические исследования не только по реализации, но и по разработке, планированию и мониторингу ГИПов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 АО «Казахстанский центр государственно-частного партнерства»: www.kzppp.kz.
- 2 Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлыжол» на 2015–2019 годы: утв. Указом Президента Республики Казахстан 6 апреля 2015 г. № 1030.
- 3 Послание Президента Республики Казахстан Н.А. Назарбаева от 11 ноября 2014 г. «Нұрлы Жол – путь в будущее».
- 4 Forbes Kazakhstan: https://forbes.kz/process/expertise/zatratyi_na_podgotovku_k_ekspo-2017_sostavili_433_mlrld_tenge_za_tri_goda.
- 5 Бюджетный кодекс Республики Казахстан: принят 4 декабря 2008 г. № 95.
- 6 Закон Республики Казахстан «О концессиях»: принят 7 июля 2006 г. № 167.
- 7 Case Study Research: Design and Methods, Robert Yin, 1984.
- 8 Акимат г. Астаны: <https://www.inalmaty.kz/news/1326206>.

Андатпа

Мақалада еліміздің бірыңғай көліктік-логистикалық жүйесінің құрамдас элементі ретінде азаматтық авиацияның құрылымының маңыздылығын баса айтылады. Кейстердің әдістемесін қолдана, Астана әуежайы терминалын салу бойынша жобаның негізінде, авторлар жобаны іске асыру айырмашылықтарын анықтады. Сондай – ақ, оны іске асыру барысында жоба құнының елеулі көбеюі анықталған болатын. Зерттеу үшін қойылған мәселелер шеңберінде авторлар Қазақстан жағдайында оны қолдану тұрғысынан жобалық қаржыландыру әдіснамасын зерттеді. Қазақстандық жобалық қаражаттандырудың сипаттамаларын анықтау үшін жоба-кейстың мәртебесі, яғни мемлекеттік инвестициялық жоба (МИЖ) көзқарасында қарастырылған. Осы жобаны талдау нәтижелері Қазақстанның шарттарына қолайлы жобалық қаржыландыру әдіснамасын анықтады. Ұсынылған әдістеме аккредитивті механизмді оны іске асыру кезінде жобаның құнын арттыру тәуекелін болжайтын құрал ретінде қолдануды қарастырады. Зерттеу нәтижелерінің практикалық құндылығы жобалар бойынша шешімдер қабылдайтын реттеушілер үшін де, жобаларды жоспарлауда, басқаруда және іске асыруда ұсынылған білімдерді қолданатын жобаны орындаушылар үшін де пайдалы болуы мүмкін екені көрінеді. Талдау барысында жобаның барлық қатысушылары үшін қолайлы белгілі бір МИЖ-дердің анықтамасының болмауы оқырманның назарын аударды, бұл инвестициялық жобалардың типологиясы мен санаттарын қиындатады. Осыған байланысты, авторлар болашақта қазақстандық МИЖ-дің жобалық құнының өсуіне жол бермеу үшін осы бағытта одан әрі зерттеулер жүргізу қажеттілігін атап көрсетеді.

Тірек сөздер: инвестициялық жоба, жобалық қаржыландыру, әдістеме, аккредитив, тиімділік, құны, инфрақұрылым, көлік.

Abstract

The paper has emphasized the value of the civil aviation as a meaningful sub-sector of transport logistics of the country. An example of the project on construction of the Astana Air Terminal has served as a case study for this paper. The authors explored the implications associated with the project implementation and revealed an essential increase in the project costs. As with the objective of finding the reasons behind project costs increases, the study explored the project financing methodologies, as applicable under Kazakhstan's realities. As one of the specificities of Kazakhstan's project financing, the study investigated distinct features of public investment projects (PIP), using, among other research techniques, the case study methodology. The outcomes of the study reflected the appropriate project financing methodology, adaptable to Kazakhstan's PIPs, in future. The suggested methodology envisaged the use of the LC mechanisms, as the most risk-neutral project financing mode. The practical value of the results of this research is that they can be useful both for regulators who make decisions on projects, and for project managers who use the proposed knowledge in planning, managing and implementing projects. The analysis focuses the reader's attention on the absence of a specific, acceptable for all participants in the project PIP definition, which complicates the typology and categorization of investment projects. In this regard, the authors point to the need for further research in this direction to prevent the increase in the project cost of Kazakhstani PIP in the future.

Key words: public investment project, project financing, methodology, Letter of Accreditation, efficiency, cost, infrastructure, transport.