

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

САСЬКУЛОВ Б.Б.
КОЧЕРБАЕВА А.А

Главным условием социально-экономического развития страны является высокая инвестиционная активность, которая достигается посредством роста объемов реализуемых инвестиций и наиболее эффективного их использования в приоритетных сферах экономики и социальной сферы. Формирование производственного потенциала на новой научно-технической базе и повышение конкурентных позиций Кыргызстана на международной арене невозможно без инвестиционных вложений.

Способность успешно и с минимально возможными затратами осуществлять инвестиционные проекты дает возможность компании существенно повысить свою конкурентоспособность. Управление инвестиционными проектами является для одних компаний средством осуществления инноваций, а для других компаний – средством возможностью систематизации процессов.

В современном виде управление проектами развивалось примерно с 60- годов XX века и первоначально было связано с матричными организационными структурами и сетевыми графиками. В дальнейшем в процессе своего развития оно включало в свою сферу большое количество других аспектов и методов управления экономическими процессами, таких как стоимость, риск, качество, работа с участниками и заинтересованными сторонами проекта, организацией проектных коллективов, принятие решений, информатика, разрешение конфликтов, человеческий фактор и т.д.

Сейчас управление проектами является сравнительно самостоятельным направлением в этой области, со своей методологией, понятийным аппаратом и методами. Следует отметить, что в странах с рыночной экономикой управление проектами получило широкое распространение, стало практически стандартом при осуществлении самых разнообразных проектов от строительства небольшого объекта до космических проектов и государственных реформ. Предполагается, что расширение сферы применения управления проектами будет продолжаться, так как всё большее число сфер человеческой деятельности приобретает проектный характер. Практическое использование этой методологии сложнее, чем традиционные методы управления.

В последние десятилетия управление проектами применяет компьютерные технологии, и многие замыслы операционного анализа и исследования, является традиционной концепцией управления проектами. На рубеже XX и XXI-го столетий усложнились проблемы принятия управленческих решений в области стратегического управления и развития инвестиционной деятельности, прежде всего, связанные с переходом экономики к рыночным отношениям и существенной сложностью объектов анализа, представляющих собой как системные объекты.

Для того, чтобы определить эффективность инвестиционных проектов в перспективе, нами разработана схема процесса анализа инвестиционных проектов с целью выбора наиболее эффективного способа инвестирования (рис.1).

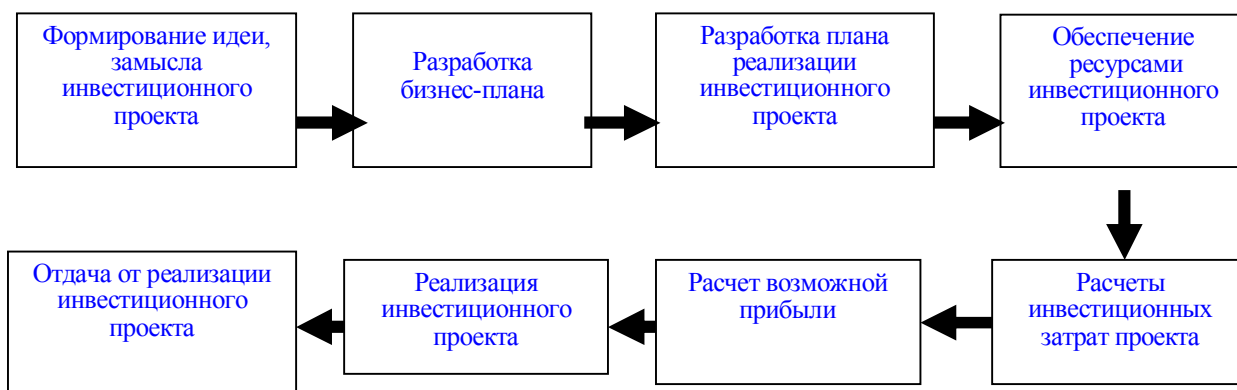


Рис.1. Схема анализа инвестиционного проекта (составлено автором)

За последние 5 лет наблюдаются положительные тенденции экономического роста, которые проявляются в экономике Кыргызстана, за счет наращивания объемов промышленного производства, строительства и опережающих темпов роста в сельском хозяйстве.

Валовой выпуск услуг транспорта сложился в объеме 37,3 млрд. сомов, темп реального роста составил 105,8 %, при этом грузооборот всех видов транспорта, вырос на 3,0%. За отчетный период текущего года рост объема перевозок грузов на автомобильном транспорте обусловлен за счет повышения перевозок, выполненных индивидуальными предпринимателями. Пассажиروоборот всех видов транспорта, за отчетный период вырос на 7,8 % (табл. 1).

Таблица 1 – Структура инвестиционных проектов, включенных в НСУР Кыргызской Республики на период 2013-2017 гг. (млн. долл. США) [5].

Инвестиционные проекты	Общее кол-во проектов	Общая стоимость проектов	в том числе						
			выполнено			в процессе реализации		ведется подготовительная работа	
			кол-во проектов	Стоимость проектов	% реализации	кол-во проектов	стоимость проектов	кол-во проектов	Стоимость проектов
Транспорт и коммуникаций, всего	8	2987,8	4	60,6	22,2	11	570,73	3	2356,5
Железная дорога		1506,5	1	3,5	5,6	1	3,0	1	1500
Связь		51,55	1	19	5,6	2	32,05	1	6,5
Авиасообщение		49,8	1	28,5	5,6	1	11,3	1	10
Автомобильная дорога		533,8	1	9,6	5,6	7	524,2	-	-

Как видно из таблицы 1, в сфере транспорта и коммуникаций реализовано 4 проекта на общую стоимость 60,6 млн. долл. США, завершена покупка (приобретение) автодорожной техники и оборудования, проектная стоимость 9,6 млн. долл. США; реализован проект по модернизации национальной системы Организации воздушного движения (ОВД), проектная стоимость 28,5 млн. долл. США; разработано ТЭО по строительству железнодорожной магистрали «Китай-Кыргызстан», проектная стоимость которого составляет 3,5 млн. долл. США; завершена работа по обеспечению строительства волоконно-оптической магистральной сети связи [5].

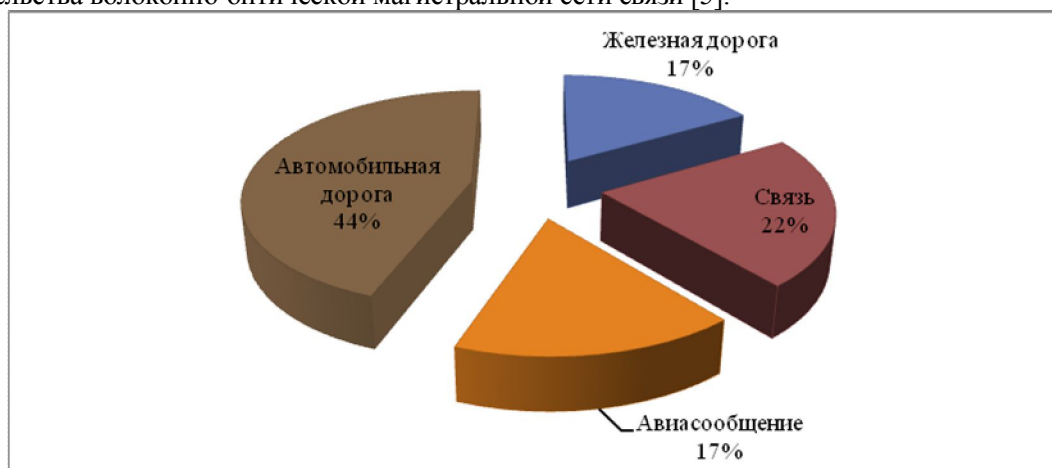


Диаграмма 1. Инвестиционные проекты в сфере транспорта и коммуникации, включенные в НСУР КР на период 2013-2017 гг.

Анализируя современное состояние управления инвестиционными проектами в Кыргызской Республике и его место в системе современных рыночных преобразований, можно выделить следующие ее тенденции и особенности:

- наибольшее удельное финансирование проектов реального сектора приходится на сектор транспорта;
- значительный объем расходов ожидается за счет продолжения реализации проекта автодорог, улучшение дорожной инфраструктуры, которое является первоочередным приоритетом страны;

– наибольший удельный вес завершенных проектов составляют проекты, связанные реконструкцией аэропортов и их модернизацией как одних из важнейших объектов стратегического назначения.

Анализируя процесс развития и управления инвестиционными проектами в сложный период рыночных преобразований в Кыргызстане, когда государство постоянно недофинансирует заданный объем проектов, следует отметить, что на плечи государства и других участников проекта ложится огромная ответственность за выживание и реализацию проектов.

Следует отметить, что происходящие изменения не могли не отразиться на динамике количества и характере реализации инвестиционных проектов. Процессы сокращения и угасания инвестиционной активности в стране способствовали сворачиванию реализации проектов, обусловленному упадком финансовой базы ее содержания и развития. На наш взгляд, необходимо, создавать благоприятные условия для привлечения инвестиций в реализацию проектов, которые могли способствовать и позволять стране покрыть растущий дефицит мощностей, создать основу для социально-экономического развития Кыргызстана.

В Кыргызстане инвестиционные проекты в области строительства дорожной инфраструктуры признаются наиболее приоритетными в сфере государственной деятельности.

Одним из направлений нетрадиционных схем финансирования могут быть паевые инвестиционные фонды. В соответствии с законодательством Кыргызской Республики инвестиционными фондами являются формы коллективного инвестирования, создаваемые для привлечения денежных средств посредством выпуска и открытого размещения своих ценных бумаг и последующего диверсифицированного инвестирования привлеченных средств в инвестиционные активы. В Кыргызской Республике законодательством предусматривается, что в качестве инвестиционных фондов могут действовать акционерные и паевые инвестиционные фонды.

Сооружение железных дорог в Советском Союзе определялось общесоюзными политическими и экономическими интересами. После распада СССР, бывшие союзные республики превратились в независимые государства, которые естественно заинтересованы в собственном экономическом и социальном развитии.

Расположение железных дорог, однако, во многих случаях неудовлетворительно, что в особенности относится к республикам Средней Азии – Туркменистану, Узбекистану, Таджикистану, Кыргызстану и Казахстану. Железные дороги отдельных стран не соединены друг с другом, при соединении двух частей страны требуется транзит через другие государства, как например, южная и северная часть Кыргызстана – железная дорога проходит через три соседних государства: Казахстан, Узбекистан и Таджикистан. Это связано с определенными проблемами, возникающими при пересечении границ и соответствующими при этом неудобствами для пассажиров. Поэтому возникает необходимость строительства новых соединительных трасс, которые соединят между собой изолированные части железной дороги.

То, что относительно легко далось Казахстану и Туркменистану, гораздо сложнее осуществить в Кыргызстане. Это объясняется горной территорией нашей страны, в связи с чем любое расширение или повышение качества существующей транспортной инфраструктуры чрезвычайно дорого.

К тому же, ситуация с Кыргызстаном неблагоприятна еще и тем, что железные дороги не представляют единую сеть, а состоят из двух веток железной дороги: в северной части Кыргызстана, которая соединена с Трансазиатской магистралью на станции Луговая и проходит через Чуйскую долину по трассе Кара-Балта – Бишкек – Токмак – Балыкчы. Вторая ветка железной дороги проходит на юге страны и представляет собой короткий отрезок, соединяющий города Ош и Джалал-Абад. Данная ветка проходит через Ферганскую долину по территории Узбекистана и Таджикистана и соединяется с Трансазиатской магистралью у г. Джизак.

Таким образом, следует, что железные дороги Кыргызстана соединены с главными азиатскими трассами в западном направлении и обслуживают только незначительную часть собственной территории.

Объектом инвестиционного проекта является сооружение новой железнодорожной трассы между Балыкчы и угольным бассейном Кара-Кече.

Привлечение и вложение инвестиционных средств в любой инновационный проект связано с определенным риском, что сказывается на определении процентной ставки. Вследствие чего, проект может оказаться неудачным, т.е. незавершенным или нерентабельным, чем предполагалось.

Риск предопределяет то, что доход от реализации инвестиционного проекта является случайной величиной, а неизвестной величиной в процессе принятия решения о привлечении денежных средств, также как и величина потерь от нереализации проекта. При анализе реализации и управления

инвестиционного проекта необходимо учитывать причины и факторы проявления риска, обнаружить как можно больше видов рисков, оценить их степень влияния на реализацию проекта и обеспечить условия для уменьшения их влияния на проект.

Анализ эффективности инвестиционного проекта по строительству железной дороги «Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече», основанный на выявлении и оценки степени влияния рисков, определяет пользу от успешной реализации инвестиционного проекта путем отсечения неопределенности первичных факторов рыночного окружения.

Самым эффективным методом количественного исследования рисков инвестиционного проекта, считается анализ чувствительности (уязвимости) и сценариев, также имитационное моделирование рисков по методу Монте-Карло, что позволит значительно улучшить финансовые результаты инвестиционного проекта, что особенно необходимо для строительства транспортных коммуникации в современных условиях.

Литература:

1. Дитхелм, Г. Управление проектами. В 2 т. Т. I: Пер. с нем. [Текст] / Г. Дитхелм. – СПб.: Издательский дом Бизнес-пресса, – 2004. – С. 288.
2. Катасонов, В.Ю., Морозов, Д.С. Проектное финансирование: организация, управление риском, страхование. [Текст] / В.Ю. Катасонов, Д.С. Морозов. – М.: Анкил, – 2000. – С. 272.
3. Ковалёв, В.В. Методы оценки инвестиционных проектов. [Текст] / В.В. Ковалёв – М.: Финансы и статистика, – 2008. – С. 144.
4. Мир управления проектами. [Текст] / Под редакцией Х. Решке, Х. Шелле. Пер. с английского. – М.: Аланс, – 1993. – С.8-15.
5. Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской республики на период 2013-2017 годы. Дорожная карта – рамочный документ. – Б.: – 2012.