



VII Международная студенческая
научно-практическая конференция

*«Молодые акулы
бизнеса»*



International
Academy of
Business

YOUNG SHARKS OF BUSINESS

БИЗНЕСТІҢ ЖАС ТАРЛАНДАРЫ

МОЛОДЫЕ АКУЛЫ БИЗНЕСА

Collection of articles

Мақалалар жинағы

Сборник статей

Almaty, April 28, 2014
Алматы қ., 2014 жылдың 28 сәуірі
г. Алматы, 28 апреля 2014 г.

**Международная
Академия
Бизнеса**

СБОРНИК СТАТЕЙ

**VII Международной студенческой
научно-практической конференции
«Молодые акулы бизнеса»**

28 апреля 2014 года

Алматы, 2014

УДК 378
ББК 74.58
М75

Редакторы:

Шакирова С.М., к. филос. н. - редактирование статей на русском языке, подготовка сборника к печати

Абдрасилова Г.З., к. филос. н. - редактирование статей на казахском языке

Все статьи прошли проверку на уникальность текста в системе Advego Plagiatus v.1.2. (не ниже 60%).

Сборник статей VII Международной студенческой научно-практической конференции «Молодые акулы бизнеса» - Алматы, 28 апреля 2014 г./ Международная Академия Бизнеса – 396 с.

ISBN 978-601-7470-20-3

Настоящий сборник предназначен для студентов, магистрантов, молодых исследователей, интересующихся актуальными экономическими проблемами Казахстана, теорией и практикой современного менеджмента, учета, аудита, финансов, философии бизнеса и межкультурных коммуникаций.

УДК 378
ББК 74.58

ISBN 978-601-7470-20-3

Содержание

№	Автор	Название статьи	Научный руководитель	Вуз	Стр.
Секция 1. Финансово-кредитные возможности для экономики и бизнеса					
1	Абдигалиева Меруерт Ериковна	Кризис в банковской системе. Мировой опыт выхода из банковского кризиса	нет	Казахский Экономический Университет имени Т.Рыскулова, "Финансы", магистратура, 2 курс	17
2	Акажанова Индира Маратовна, Копбаева Лаура Турсыновна	IPO in the Republic of Kazakhstan: does it help to develop the economy nowadays?	Базарбекова А.Д.	International Academy of Business, "Finance", 3 rd year	19
3	Алибаева Асель	Проблемы кредитования розничного бизнеса и пути совершенствования	Бирмагамбетов Т.Б	Международная Академия Бизнеса, «Финансы», магистратура	21
4	Алпысбай Беглан Рымбекович	Условия для развития малого и среднего бизнеса в Казахстане	Тастандиева Н.Б.	Международная Академия Бизнеса «Финансы», 4 курс	25
5	Байбосынова Умит Мейрбекқызы	Коммерческие банки на рынке ценных бумаг	Рудосельская Н.В.	Международная Академия Бизнеса, «Финансы», 2 курс СПО	29
6	Байзолданова Аида Дильшадовна	Проблемы банковского сектора Республики Казахстан на современном этапе	Рудосельская Н.В.	Международная Академия Бизнеса, «Финансы», 3 курс	31
7	Бакиев Абдурашид Аркенович	Проблемы привлечения сбережений населения РК	Касенова Г.Е.	Международная Академия Бизнеса, «Финансы», 3 курс	33
8	Бақытбекова Айдана Бақытбекқызы	Оптимизация инвестиционного портфеля с использованием модели Conditional Valueat Risk	Абдикадирова Г.Т.	Магистратура Национального Банка РК при КазЭУ имени Т.Рыскулова, специализация «Финансовый риск-менеджмент», 2 курс	37
9	Бекен Казыбек Мухитулы	Взаимозависимость футбольной экономики и общей экономики Казахстана	Рудосельская Н.В.	Международная Академия Бизнеса «Финансы», 2 курс СПО	40
10	Благовестная Мария Андреевна	Методы снижения финансовых рисков на предприятии	Садыкова Р. Б.	Международная Академия Бизнеса, магистратура «Финансы», 1 курс	44

Ешова А.Е.
Троценко В.Г.
Международная Академия Бизнеса,
«Финансы», 3 курс
г.Алматы

Научный руководитель:
Садыкова Р.Б., к.э.н., доцент

Проблемы использования инфраструктурных облигаций в РК и пути их решения

Повышение конкурентоспособности национальной экономики Республики Казахстан на мировом рынке является одним из главных приоритетов индустриально-инновационного развития. В частности, к нему относится увеличение привлекательности инфраструктуры РК. Создание инфраструктурных проектов обеспечивает эффективное функционирование финансовой сферы и поддерживает развитие общества в целом.

Особую и возрастающую роль при этом начинает приобретать такой инструмент, как инфраструктурная облигация.

Согласно Закону РК «О рынке ценных бумаг» инфраструктурная облигация – это облигация, по которой исполнение обязательств эмитента обеспечено поручительством государства в рамках концессионного соглашения по реализации инфраструктурного проекта, заключенного между государством и эмитентом, в сумме, соответствующей стоимости передаваемого государству объекта [1].

Данные облигации предназначены для финансирования значительных инфраструктурных проектов под гарантии государства или Банка развития Казахстана. Благодаря такому союзу государственно-частного партнерства с бюджета страны снимается немалое бремя, так как траты на создание и поддержание объектов инфраструктуры, как правило, всегда являлись очень высокими.

У инфраструктурных облигаций выделяется немало преимуществ, основным из которых является низкий уровень риска, благодаря которому этот инструмент может использоваться консервативными инвесторами. Во многих странах, использующих данный вид ГЧП, включая США и Австралию, данные облигации приравниваются к государственным казначейским обязательствам.

Кардинальными различиями инфраструктурных облигаций и прочих способов финансирования инфраструктурных проектов являются входящие в саму их сущность гласная и доступная обращаемость и дробность инвестиций. Де-факто это означает ликвидность инвестиций, присутствие публичного контроля

над реализацией проекта, а также возможность их использования более широким кругом инвесторов.

Допустимость их циркуляции на биржевом или внебиржевом рынке дает возможность инвесторам при желании отказаться от финансирования проекта, путем их немедленной продажи, без значительных временных и финансовых утрат, тем самым, делая данные ценные бумаги единственным ликвидным инструментом финансирования инфраструктурных проектов. Это качество, во-первых, сокращает риски потенциальных вкладчиков (можно надеяться, что в случае надобности вложенные денежные суммы будет реально возратить и они не будут долгосрочно заморожены), а соответственно, и стоимость привлечения средств. Во-вторых, ликвидирует одну из основных преград в процессе инвестирования в инфраструктуру – а именно, потребность отдачи средств на очень длительный срок, и этим, наделять возможностью инвестирования вкладчиков, имеющих сравнительно короткий инвестиционный горизонт (существенно меньший, чем срок окупаемости инфраструктурных проектов).

Еще одним положительным моментом является то, что основными инвесторами на фондовом рынке Казахстана являются пенсионные фонды, располагающие крупными суммами денег, но испытывающие дефицит в качественных финансовых инструментах. Используя инфраструктурные облигации, можно диверсифицировать портфель пенсионных активов на долгосрочной основе. А наличие государственных гарантий по инфраструктурным облигациям делает их более привлекательными для любого инвестора.

Кроме того, эти облигации финансируют создание крупных инфраструктурных объектов, благодаря чему будут создаваться новые рабочие места. Без каких-либо вливаний со стороны государственного бюджета страна повысит свою конкурентоспособность в том регионе, в котором происходит строительство. Могут быть успешно развиты такие отрасли, как сельское хозяйство, электроэнергетика, транспортная инфраструктура,

общественная инфраструктура, образование и здравоохранение.

Но несмотря на все вышеперечисленные достоинства данной ценной бумаги, первый инфраструктурный проект, запущенный в 2005 году, оказался провальным. 15 августа 2008 года АО «Досжантемир жолы (ДТЖ)», взявшее в свои руки строительство железнодорожной линии Шар – Усть-Каменогорск объявило о дефолте, не сумев выплатить купон по своим облигациям. В целом убыток АО ДТЖ оценивается в 5 млрд тенге.

Каковы же причины недостатка в развитии данного вида ГЧП в Казахстане и провала практически всех проектов? Основными чертами несовершенства инфраструктурных облигаций являются:

1. Недоработка законодательной базы в отношении концессионных соглашений, а именно - недостаток четко прописанной системы осуществления поручительства. В частности, регулирующий закон о концессиях был утвержден только в 2006 году, то есть изначально стартовал непосредственно сам проект, опередив законодательство на целый год. По сути, он реализовывался «вслепую».
2. Помимозтого, поручительство государства распространялось лишь на промежуток времени создания объекта и на общее число средств, которое в целом не превышало масштаб эмиссии инфраструктурных облигаций. Следовательно, выходило, что данные облигации являлись обеспеченными только отчасти, а после окончания строительства они становились не обеспеченными совсем. Это, опять же, ощутило повышало вероятность неполучения не только ожидаемой прибыли по облигациям, но и реверсивности инвестированных держателями этих ценных бумаг денежных средств.
3. Недостаток спроса инвесторов, в том числе, ощущающих в тот период времени избыток в незанятых денежных суммах накопительных пенсионных фондов. Однако, важно обозначить, что интерес присутствовал, но инфраструктурные облигации на рынке приобретали крайне осмотрительно или не покупали совсем из-за факторов, перечисленных выше. В подобном положении эмитентам приходилось предоставлять свои бумаги вкладчикам со сравнительно большим дисконтом, что, как следствие, рождало нехватку средств и проявлялось при создании проекта как его удорожание.
4. Вслед за появлением закона о концессиях

и урегулированием значительного числа вопросов, связанных с положением инфраструктурных облигаций, а, кроме того, со сроками и масштабами поручительства государства, эмитенты столкнулись со вспыхнувшим кризисом ликвидности, охватившем весь мир. Он отразился на способности инвесторов приобретать эти облигации существующих эмитентов. В результате, предприятия были вынуждены вторично использовать опыт осуществления сбыта бумаг с дисконтом.

5. Сверх того, на начальном этапе реализации программ был допущена серия погрешностей, к примеру, в проспектах эмиссии облигаций АО «Досжантемир жолы (ДТЖ)» не была определена предельная пороговая величина ставки купонного дохода, а так как она вычислялась как уровень инфляции, прибавленный к марже, при повышении уровня инфляции увеличилась и ставка вознаграждения, дошедшая в посткризисные годы по инфраструктурным облигациям АО «ДТЖ» до 19,95%. Все это, включая нехватку финансовых ресурсов у предприятий, также воздействовало на материальное состояние эмитентов, что привело к кризису и банкротству предприятий в промежутке с 2008 по 2010 годы.
6. Удорожание возведения проекта, порожденное повышением стоимости строительных материалов.

Таким образом, найдя широкое применение в других странах, инфраструктурные облигации оказались слишком недоработанным методом применения ГЧП в Казахстане.

Рассмотрим основные проблемы в поэтапном прохождении в РК проекта на примере АО «Батыс транзит» по созданию межрегиональной линии электропередачи из северного Казахстана в Актюбинскую область.

АО «Батыс транзит» было создано в 2005 году для содействия развитию электроэнергетики Казахстана путем участия в усовершенствовании структуры единой энергетической системы Республики Казахстан [2].

Прежде всего, в любом проекте необходимо определить его значимость, а также необходимость стране, а не узкому кругу лиц, совершающих его строительство. Создание и эксплуатация межрегиональной линии электропередачи является именно таким необходимым проектом. Осуществление настоящего проекта отрегулировало бы проблему избытка электроэнергии в Северном Казахстане при помощи направления электричества в ощущающие его дефицит Западно-Казахстан-

скую и Актюбинскую области. К тому же, необходимо отметить, что учредителем АО «Батыс транзит» является Казахская компания по управлению электрическими сетями, известная всем как АО «KEGOC». Появление ее ценных бумаг довольно сильно ожидается инвесторами на фондовом рынке РК, благодаря значительному статусу самой компании, а также хорошо окупаемым инновационным проектам, которые она реализует.

Итак, правительство Казахстана оценило национальную значимость инфраструктурного проекта. Теперь необходимо заключить концессионное соглашение, по которому АО «Батыс транзит» должно начать возведение и реализовать эксплуатацию объекта в период условленного в соглашении промежутка времени, вслед за чем объект отдается во владение государства. Таким образом, 28 декабря 2005 года Министерства энергетики и минеральных ресурсов Республики Казахстан стало концедентом данного АО, а на год позже у проекта появился поручитель в лице АТФ-Банка.

Наконец, итоговый план по созданию промышленного объекта установлен. Подошел черед этапа строительства, при котором следует идентифицировать подрядчика. Для возведения масштабных объектов необходимо большое количество мастеров-работников: строителей, сварщиков, электриков, инженеров, имеющих надлежащую квалификацию и опыт работы. Именно на этом месте прогорает большинство отличных проектов, для создания которых, компании набирают непрофессиональных «специалистов», использующих дешевые, низкопробные материалы. Большинство концессионеров не следит за качеством строящегося инфраструктурного объекта и не обеспечивает его контроль.

АО «Батыс транзит» подписало договор с ТОО «Энергостройпроект», придерживающимся политики качества, и соблюдения сроков реализации, на реализацию проектно-изыскательских работ по строительству ЛЭП -500кВ.

После определения необходимого уровня работ сроков ее осуществления и протяженности линии электропередачи, была установлена полная стоимость проекта. Агентством Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций осуществлена государственная фиксация выпуска инфраструктурных облигаций АО «Батыс транзит» суммарным итогом в 18 830 000 000 тенге, сроком обращения 13 лет. Постановлением Казахстанской фондовой биржи (KASE) ценные бумаги АО «Батыс транзит» эмиссии KZ2CKY13B996 вошли в публичный реестр KASE категории «А» под кодом BTTRb1.

В течение 2006 года АО «Батыс транзит» успешно разместило свои облигации на общую сумму 5 500 000 000 тенге.

В 2007 году, вследствие мирового экономического кризиса АО «Батыс транзит» не смогло достигнуть необходимого уровня продаж на фондовой бирже. Поток средств от сбыта облигаций стал меньше на 1 миллиард в сравнении с 2006 годом, и составил 4 209 391 100 тенге. Необходимо было срочно решать данную проблему, поэтому в 2008 году в концессионный договор были включены дополнения и поправки, затрагивающие конкретизирование общего итога денежных средств на строительные траты, кроме того была скорректирована величина инвестиционного тарифа в типовой схеме финансово-экономической модели.

Кроме того, для окончания сооружения цепи электропередачи между несколькими регионами Северного и Западного Казахстана был благополучно взят кредит в Евразийском банке развития на сумму 30,5 млн. долларов США.

Следующим шагом при реализации инфраструктурного проекта является подтверждение независимой комиссии, которой выдаются полномочия реальной оценки готовности создаваемого объекта или правильном его строительстве. 12 декабря 2008 года АО «Казахэнергэкспертиза» опубликовало постановление экспертизы электроустановок и засвидетельствовала готовность использования межрегиональной линии электропередачи.

Благодаря заимствованию в Евразийском банке, а также суммам, полученным от продажи облигаций ранее, строительство линии электропередачи в западный Казахстан не остановилось, как многие другие инфраструктурные проекты и 14 декабря 2008 года в присутствии Премьер-министра РК К. Масимова была торжественно открыта и установлена под стандартное напряжение подстанция «Ульке».

И, уже в 2009 году АО «Батыс транзит» приступило к коммерческой эксплуатации межрегиональной цепи электропередачи «Северная Казахстан - Актюбинская область», ратифицировав ставку на предоставляемые услуги в объеме 2,9 тенге за 1 кВт/час без учета НДС, с внедрением его в функционирование с 1 мая 2009 года. Постепенно, с каждым годом АО «Батыс транзит» увеличивало свою тарифную ставку, которая на конец 2011 года составляла 3,45 тенге за 1 кВт/час без НДС.

На 2013 год акционерное общество «Батыс транзит» располагает завершенным построением двух однолинейных высоковольтных линий электропередачи 220 кВ длина которых в общей сложности составляет около 74 км. Вследствие создания настоящего проекта, боль-

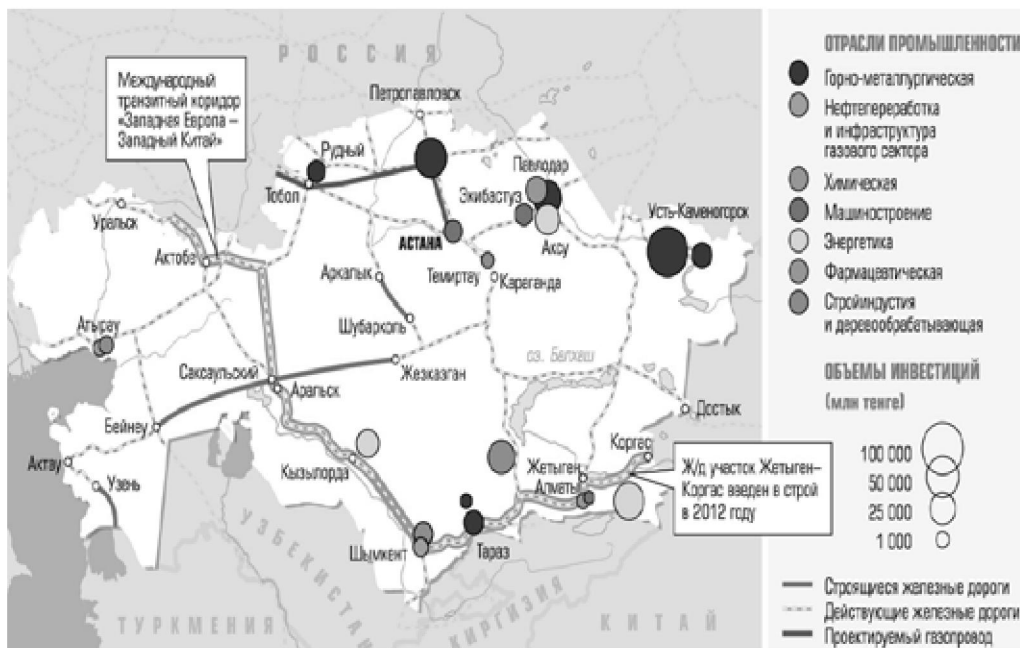
шинство предприятий (включая Актюбинский завод ферросплавов) теперь имеют доступ к дешевой электроэнергии, снабжение которой характеризуется первоклассным качеством. Хотя ранее они испытывали в ней большой дефицит.

В целом, рассмотрев один из положительных примеров использования инфраструктурных облигаций в нашей Республике, можно сказать следующее: дальнейшее направление совершенствования механизма инфраструктурных облигаций в Республике Казахстан более чем благоприятны, принимая во внимание приобретенный размах недофинансирования промышленности, сельского хозяйства и других отраслей. Но надлежит отладить и ввести законопроект сообразно с усовершенствованной международной практикой. Вдобавок, как уже было произнесено, многие статьи Бюджетного

законодательства нуждаются в модификации с позиции повышения верхнего предела долгового срока для областей по инфраструктурным займам и принятия термина условных обязательств для гарантий, предоставляемых правительством.

Нельзя отрицать, что данный вид ГЧП у нас в стране развит довольно слабо, однако, он все больше и больше набирает обороты использования. С каждым новым проектом приходит лучший опыт и более совершенные поправки в законодательство. На 2012 год в РК имелось уже 5 проектов с объемом финансирования, превышающим 50 млн. тенге, диверсифицированных по разным отраслям промышленности. И это является одним из ключевых факторов, ведущих к индустриально-инновационному развитию нашей страны.

Рисунок 1 - Важнейшие индустриальные и инфраструктурные проекты Республики Казахстан, реализованные либо запущенные начиная с 2010 года



Источники:

1. Закон РК «О рынке ценных бумаг»
2. Устав АО «Батыс транзит»