

**Министерство образования и науки
Кыргызской Республики**

**Кыргызский экономический университет
им. М. Рыскулбекова**

Диссертационный совет Д.08.13.005

На правах рукописи
УДК 330.3:625.1/.4 (575.2)

Сасыкулов Болотбек Бейшенович

**Совершенствование управления инвестиционным проектом
в современных условиях**
(на примере транспортной системы Кыргызской Республики)

Специальность 08.00.05 - экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Бишкек - 2015

Диссертационная работа выполнена в **Кыргызском государственном университете строительства, транспорта и архитектуры им. Н. Исанова на кафедре «Менеджмент»**

Научный руководитель: доктор экономических наук, профессор
Атантаев Истанбек Акматович

Официальные оппоненты: доктор экономических наук
Баетов Батыркул Исаевич

кандидат экономических наук, доцент
Секиева Роза Абылмажиновна

Ведущая организация: Институт управления и бизнеса при Кыргызском национальном университете им. Ж. Баласагына, кафедра «Менеджмент и управление персоналом» г. Бишкек, ул. Жибек-Жолу, 394

Защита состоится «02» мая 2015 г. в 14.00 часов на заседании диссертационного совета Д.08.13.005 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора (кандидата) экономических наук в Кыргызском экономическом университете им. М. Рыскулбекова по адресу: 720033, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Тоголок Молдо, 58.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Кыргызского экономического университета им. М. Рыскулбекова по адресу: 720033, Кыргызская Республика, г. Бишкек, ул. Тоголок Молдо, 58.

Автореферат разослан « 01» апреля 2015 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
д.э.н., профессор



Б.А. Токсобаева

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Необходимым условием эффективного развития экономики является высокая инвестиционная активность. Она достигается посредством увеличения объемов реализуемых инвестиционных ресурсов 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.

Переход Кыргызстана к рыночной экономике вызвал резкое увеличение потребностей и интереса к методам управления в условиях рынка. Хотя отдельные элементы методологии управления проектами (матричные организационные структуры, сетевые графики и др.) известны, использовались в нашей стране в течение десятилетий, в целом с этим направлением широкие круги отечественных специалистов мало знакомы. Причина в том, что управление проектами как цельное, в основном, практическая дисциплина изначально развивалась применительно к рыночной экономике, и накопленный опыт не мог быть эффективно использован в условиях существовавшей высокоцентрализованной системы управления. С другой стороны, именно приспособленность к рыночным условиям определяет актуальность использования управления проектами в отечественной практике в настоящее время, что особо актуальным становится в современных условиях экономического развития нашей страны.

Связь темы диссертации с государственными программами и основными научно-исследовательскими работами. Тема диссертационной работы связана с реализацией государственной программой «Национальная стратегия устойчивого развития Кыргызской Республики на период 2013-2017 годы» и научными исследованиями Института строительства, экономики и менеджмента КГУСТА им. Н.Исанова на тему: «Совершенствование системы управления строительным комплексом Кыргызской республики в условиях рыночных отношений».

Цель и задачи исследования. Целью исследования заключается в разработке теоретических и практических подходов управления инвестиционным проектом и на основе этого разработка комплекса практических мер, направленных на совершенствование форм и методов управления инвестиционным проектом.

В соответствии с поставленной целью исследования были сформулированы, изучены и решены следующие **задачи**:

- изучить научные подходы управления инвестиционным проектом, систематизировать их и предложить авторское определение категории «инвестиционный проект»;
- исследовать роль инвестиционных фондов как основу управления инвестициями;
- проанализировать современное состояние и особенности управления

инвестиционным проектом;

– провести анализ функционирования инвестиционного проекта по грузовым перевозкам автомобильным и железнодорожным транспортом и раскрыть факторы риска, влияющие на инвестиционный проект.

– разработать практические рекомендации, направленные на совершенствования управления инвестиционным проектом;

Научная новизна диссертационной работы состоит в следующем:

– обоснованы и систематизированы теоретические основы управления инвестиционным проектом и предложена авторская трактовка научной категории «проект», «инвестиционный проект» и на основе определения основных принципов формирования и реализации инвестиционного проекта разработана его классификация;

– обоснована роль инвестиционных фондов в управлении инвестициями как институтов коллективного инвестирования и вносящие вклад в формирование и развитие системы управления инвестиционным проектом;

– изучено современное состояние и выявлены проблемы функционирования и управления инвестиционным проектом,

– выявлены тенденции функционирования инвестиционного проекта и даны предложения и рекомендации по развитию инвестиционной деятельности грузовых перевозок автомобильным и железнодорожным транспортом; разработана и предложена авторская модель управления проектными рисками с целью выявления их влияния на реализацию инвестиционного проекта.

Практическая значимость исследования состоит в возможности применения его выводов и рекомендаций для совершенствования форм и методов инвестиционного проектирования. Основные идеи диссертации, ее выводы и рекомендации формулируются с учетом возможностей их практической реализации, на основе анализа теории и практики инвестиционного менеджмента.

Экономическая значимость заключается в том, что выдвигаемые в диссертации теоретические положения и методические подходы могут использоваться научными и практическими работниками для разработки инвестиционной политики, а также оптимизации выбора проектов с учетом приоритетных направлений исследований и разработок.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

- обоснованы и систематизированы теоретические основы управления инвестиционным проектом и предложена авторская трактовка научной категории «инвестиционный проект» как план мероприятий, включающий проектирование, строительство, приобретение технологии и оборудования, подготовку кадров и т.д., используемый для обоснования экономической целесообразности, объема и сроков осуществления инвестиций, и обеспечения их соответствия проблеме и с целью получения экономической выгоды; и на основе определения основных принципов формирования и реализации инвестиционного проекта разработана его классификация;

– на основании изучения современного состояния и тенденций функционирования инвестиционного проекта по грузовым перевозкам автомобильным и железнодорожным транспортом выявлено, что государство постоянно недофинансирует заданный объем проектов, наибольшее удельное финансирование проектов реального сектора приходится на сектор транспорта;

– предложено при оценке экономической эффективности инвестиционного проекта использование метода регрессионного анализа, как заключительного метода управления инвестиционным проектом, который особенно значим в процессах прогноза развития и его реализации;

– разработана и предложена авторская модель управления проектными рисками как совокупность управленческих процедур, включающих планирование управления рисками, анализ риска, принятие решения о принятии мер по защите от воздействия риска;

– даны предложения и рекомендации по развитию инвестиционной деятельности проекта для его реализации, т.е. создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в реализацию проектов, способствующие и позволяющие стране покрыть растущий дефицит мощностей, создающие основу для социально-экономического развития Кыргызстана.

Личный вклад соискателя заключается в теоретическом и практическом обобщении управления инвестиционным проектом и разработке практических рекомендаций по его совершенствованию.

Автором разработаны и предложены рекомендации по привлечению и вложения инвестиционного капитала, расширения технологий и горизонтов экономического сотрудничества Государственным фондом развития экономики при Министерстве финансов Кыргызской Республики; по развитию железнодорожного транспорта республики и ее интеграции в международную железнодорожную сеть Министерства транспорта и коммуникаций Кыргызской Республики.

Апробация работы. Основные положения диссертационной работы докладывались на международных и межвузовских научно-практических конференциях: «Актуальные проблемы развития наземной транспортной системы. (ТПИ, Ташкент, 2004); Научно-практическая конференция (Институт управления и бизнеса КГТУ им. И. Раззакова, Бишкек, 2002); Научно-практическая конференция «Вопросы эффективности управления социально-экономическими системами на современном этапе» (КРСУ, Бишкек, 2013); «Вторые Рыскулбековские чтения» на тему: «Модернизация секторов экономики и системы профессионального образования Кыргызской Республики в условиях глобализации» (КЭУ им. М.Р. Рыскулбекова, Бишкек, 2013.); «Экономические проблемы глазами молодых ученых» (Институт экономики им. акад. Д.А. Алышбаева НАН КР, Бишкек, 2013).

Полнота отражения результатов диссертации в публикациях. По результатам работы были опубликованы в 12 научных статьях, общий объем которых составляет 4,3 п.л.

Структура работы определяется логикой и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка используемой литературы. Полный объем диссертации – 154 страницы, в том числе 33 таблицы, 24 рисунков и 155 наименований использованных источников

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении дано обоснование актуальности темы, изложены цели и задачи, раскрыта научная новизна полученных результатов, определены положения, выносимые на защиту, и обоснована практическая значимость диссертационного исследования.

В первой главе **«Теоретико-методологические аспекты управления инвестиционным проектом»** изучены теоретические аспекты управления инвестиционным проектом, раскрыта ее сущность, уточнен понятийный аппарат процесса управления инвестиционным проектом и сформулированы основные принципы инвестиционной политики в условиях нестабильности, определены виды и особенности инвестиционных фондов.

Теоретические основы анализа управления инвестиционным проектом как явления общественной жизни, представляют собой сложный и неоднозначный процесс познания, постоянного уточнения принципов, критериев, доминант исследования, регулярного сопоставления с практикой и связи с проблемами социально-экономического развития. Для выработки стратегии, тактики и механизмов социально-экономического развития важное значение приобретает процесс познания понятийного аппарата, уточнение особенностей и составных элементов инвестиционного проекта.

Современная инвестиционная политика направлена на финансирование проектов, реализуемых в минимальные сроки и способных принести максимальную прибыль. В таких условиях новый метод управления проектами становится проверенным инструментом реализации любых проектов необходимого качества, в установленные сроки, в рамках принятого бюджета.

Следует отметить, что в странах с рыночной экономикой управление проектом получило широкое распространение, стало практически стандартом при осуществлении самых разнообразных проектов от строительства небольшого объекта до космических проектов и государственных реформ.

Вместе с тем, развитие национальных экономик и их интеграция в мировую экономику связана со многими вопросами инвестиций и нами в диссертационной работе были изучены с целью решения таких проблем, как привлечение инвестиций; неудовлетворенность инвестиционного спроса; недостаточность собственных источников финансирования инвестиций; углубление структурного кризиса из-за нерационального распределения инвестиций в разработке и реализации инвестиционных проектов.

В диссертационной работе нами рассматривался процесс разработки и управления инвестиционного проекта, и на наш взгляд, важно было уточнить значение понятий «проект» и «инвестиционный проект», и выяснить, что они представляют собой как экономические категории.

Современные теории управления проектами представляют собой разносторонние концепции, которые вбирают в себя различные направления и подходы к определению управления проекта для всех участников экономических отношений.

Развитие отечественного управления проектами тесно связано с особенностями существующей социально-экономической ситуацией, опытом и традициями. В Кыргызстане существует множество проблем, а именно: неустойчивость экономической ситуации, высокие темпы инфляции, изменчивость законодательства и политики в области экономической деятельности. В результате оказывается высоким риск инвестиционных проектов, затруднено привлечение финансовых средств на длительный период, в том числе иностранных, усложняются процессы ценообразования и прогнозирования стоимости проектов.

В диссертационном исследовании нами были рассмотрены особенности управления инвестиционным проектом в рыночных условиях и в условиях централизованной системы управления. Последняя, во многом еще сохраняет свои черты, несмотря на кардинальные изменения, и поэтому для уяснения возможностей и путей использования в стране мирового опыта, нами в диссертационной работе проводилось сравнение управления проектом в условиях рыночной и централизованной экономиках.

Рассматривая особенности проекта, можно выделить следующие признаки, как наличие конкретной цели; его уникальность и разовый характер; ограниченность проекта во времени и ресурсах; классифицирующие по размерам, природе, сложности, отношению к вопросам качества, охвату и т. д. (табл. 1).

Следовательно, на наш взгляд, под проектом следует понимать целенаправленную и временно осуществляемую деятельность с определенными целями, сроками, результатами, рисками, средствами и ресурсами для удовлетворения конкретных потребностей.

Инвестиционный проект представляет собой план мероприятий, включающий проектирование, строительство, приобретение технологии и оборудования, подготовку кадров и т.д., используемый для обоснования экономической целесообразности, объема и сроков осуществления инвестиций, и обеспечения их соответствия проблеме и с целью получения экономической выгоды.

По нашему мнению, *под управлением проектами* следует подразумевать вид профессиональной деятельности, механизм и систему научно-практических мероприятий, методов и принципов, который позволяет реализовать их в целях обеспечения оптимальных условий и эффективных результатов при ограниченных ресурсах.

Зачастую некоторые инвестиционные проекты могут быть не реализованы в силу ряда причин, как отсутствие и недостаток финансирования проекта. Своевременная финансовая поддержка инвестиционных проектов на начальной стадии роста является одной из первостепенных задач формирования

инвестиционных фондов как основы его инвестирования. Главная цель любого инвестиционного проекта является получение прибыли.

Таблица 1 - Классификация проектов

Критерий	Характеристика проектов
1. Характер проекта	инвестиционные проекты неинвестиционные проекты
2. Вид проекта	учебные; научно-исследовательские; инновационные; комбинированные.
3. Направление проектов	маркетинговые; организационные; технические; социальные; экономические; смешанные
4. Задачи проекта	прирост объема продажи товаров (услуг); увеличение доли компании на рынке; расширение (обновление, сокращение) ассортимента товаров (услуг); повышение качества товаров (услуг) компании; снижение издержек обращения товаров (затрат на услуги) компании; решение общественно-значимых проблем (политических, социальных, благотворительных, экологических и др.).
5. Срок проекта	краткосрочные проекты; среднесрочные; долгосрочные.
6. Затратность проекта	с малыми затратами; со средними затратами; с большими затратами.
7. Цели проекта	новые по отношению к бизнесу компании или исполнителю; родственные бизнесу компании или исполнителю; повторяющиеся проекты; типовые проекты.
8. Финансирование проекта	внутренние источники; дополнительные средства владельцев бизнеса; внешние источники; госбюджетное финансирование; смешанные источники финансирования.
9. Масштаб проектов	монопроект; мультипроект; мегапроект.
10. Сложность проекта	простые; сложные; очень сложные.
11. Размер проекта	мелкие; средние; крупные; очень крупные.
12. По степени риска	высокая, умеренная, без риска

Источник: составлено автором

Инвестиционные фонды есть первые профессиональные участники рынка ценных бумаг, вносящие большой вклад в формирование и развитие системы управления инвестиционным проектом. На наш взгляд, необходимо поднимать роль и статус инвестиционных фондов как институтов коллективного инвестирования. Так как, инвестиционные фонды могут составить здоровую конкуренцию коммерческим банкам за свободные средства населения и предприятий, с дальнейшим их инвестированием в реальный сектор экономики.

Во второй главе «Современное состояние управления инвестиционным проектом в Кыргызской Республике» изучены проблемы и тенденции функционирования и управления инвестиционным проектом, проведен анализ разработки инвестиционного проекта по строительству железной дороги «Балыкчы-Кочкор-Кара-Кече» и предложены основные направления управления инвестиционным проектом.

Оценка и выбор высокоэффективных инвестиционных проектов инвесторами является главным условием осуществления современной инвестиционной политики. В конечном счете, эффективность инвестиционной политики и темпы роста экономики в значительной мере определяются совершенством системы отбора инвестиционных проектов к реализации, адаптацией ее к существующим и сменяющимся во времени условиям функционирования экономики.

В диссертационной работе нами было раскрыто содержание методов оценки эффективности инвестиционного проекта как совокупность методов анализа риска инвестиционного проекта, метода учета влияния инфляции на эффективность инвестиционного проекта и интерпретация полученных результатов расчета для последующего решения о принятии или непринятии проекта для реализации.

Для того, чтобы определить эффективность инвестиционного проекта в перспективе, нами разработана схема процесса анализа инвестиционного проекта с целью выбора наиболее эффективного способа инвестирования (рис.1). Где, альтернативные варианты инвестиционного проекта могут поочередно сравниваться друг с другом, и выбираться с наиболее приемлемой с точки зрения доходности и безопасности для инвестора.

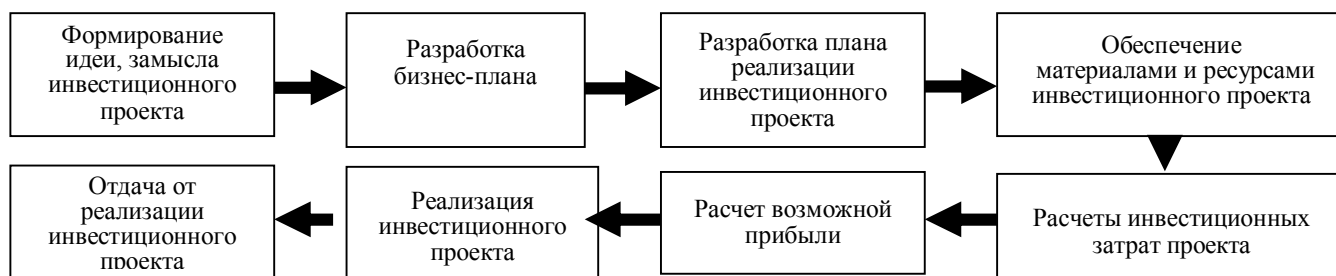


Рис.1. Схема анализа инвестиционного проекта (составлено автором)

В диссертационной работе нами более детально проведен анализ инвестиции в основной капитал по видам экономической деятельности в Кыргызской Республике.

За последние 5 лет наблюдаются положительные тенденции экономического роста, которые наблюдаются 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. Пассажирооборот всех видов транспорта, за отчетный период вырос на 7,8 % (табл. 2).

Таблица 2 - Структура ВВП и объемов инвестиций в основной капитал (млн. сомов)

	2009	2010	2011	2012	2013
Валовой внутренний продукт: всего	201222,9	220369,3	285989,1	310471,3	355294,8
ВВП сельского хозяйства, охоты и лесного хозяйства	111283,9	115068,3	149221,6	167329,6	171630,6
ВВП строительства	13488,6	12169,1	14078,3	20166,3	23644,5
ВВП транспорта	9485,6	10571,0	12911,7	14558,7	
Инвестиции в основной капитал	42496,9	44333,3	49369,2	73222,1	82874,5

Источник: по материалам: Национального статистического комитета Кыргызской Республики, 2014

Нами в диссертационной работе проведен анализ структуры поступлений иностранных инвестиций. Прямые иностранные инвестиции за 2009-2013 гг. увеличились с 660,9 млн. долл. США до 964,5 млн. долл. США. При этом на строительство объектов транспорта к 2013 г. составило 13,8%, соответственно, его вклад в формирование роста инвестиций был отрицательным - 1,05 процентных пунктов.

Таблица 3 - Структура инвестиционных проектов в Кыргызстане за 2014 г. (млн.долл.США)

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	18	2987,8	4	60,6	22,2	11	570,73	3	2356,5
Железная дорога	3	1506,5	1	3,5	5,6	1	3,0	1	1500
Связь	4	51,55	1	19	5,6	2	32,05	1	6,5
Авиасообщение	3	49,8	1	28,5	5,6	1	11,3	1	10
Автомобильная дорога	8	533,8	1	9,6	5,6	7	524,2	-	-

Источник: составлено автором

Как видно из таблицы 3, 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 3,5 млн. долл.США; завершена работа по обеспечению строительства волоконно-оптической магистральной сети связи.

Анализируя современное состояние управления инвестиционным проектом и ее 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.

Следует отметить, происходящие изменения не могли не отразиться на динамике количества и характере реализации 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.

Также в работе проведен подробный анализ разработки инвестиционного проекта по строительству железной дороги «Балыкчы-Кочкор-Кара-Кече» и предложены основные направления управления инвестиционным проектом.

Нами были проведены расчеты по двум вариантам, которые показали, что первый вариант инвестиционного проекта по организации грузоперевозок автотранспортом является финансово привлекательным (табл. 4).

Таблица 4 - Динамика прибыли от грузовых автоперевозок (тыс. сомов)

	2009	2010	2011	2012	2013
Текущие затраты					
Дизельное топливо	3702,9	5215,4	5867,3	6519,2	7366
Смазочные материалы	678,2	760,3	1199,0	907,0	1043
Т.обслуживание (шины, ЗЧ)	272,7	327,3	389,5	454,2	535,7
З/плата водителям	889,6	1067,5	1270,3	1481,1	1777,2
Отпускные	71,7	86,1	102,5	119,4	143,3
АРМ и ТО	15,4	18,5	22,0	25,6	31,2
Общехозяйственные затраты	22,5	27,0	32,2	37,5	44,2
Всего затрат	6676,2	8169,9	9201,5	9915,6	11386
Текущие поступления					
От работы автотранспорта	9118,2	11069,5	13781,6	13806,2	17608,6
Количество машин	34,00	38,00	40,00	40,00	40,00
Всего поступлений	9118,2	11069,5	13781,6	13806,2	17608,6
Прибыль	2442,0	2899,6	4580,1	3890,6	8804,4

Источник: рассчитано автором по данным Министерства транспорта и коммуникации КР, 2014

Из проведенного анализа движения денежных средств, необходимо отметить, что грузовые автоперевозки приносят прибыль в размере 8 804,4 тыс. сомов в год, что за 5 лет составит около 44,0 млн. сомов, не учитывая другие виды производственной и инвестиционной деятельности. Затраты составляют 11386,0 тыс. сомов.

За вычетом налога на прибыль: $8\,804,4 \text{ тыс.} \times 0,1 = 880440$ сомов.

В целом, проведя анализ результатов автоперевозок, можно сделать вывод, что транспортное предприятие достаточно устойчиво работает на рынке предоставления транспортных услуг, его производственный потенциал на протяжении пяти лет увеличивался, платежеспособность предприятия существенна, как показано на таблице 4.

Вторым вариантом инвестиционного проекта – является перевозка грузов железнодорожным транспортом от г. Балыкчи до угольного разреза Кара-Кече Джумгалского района Нарынской области.

Настоящее исследование занимается вопросами строительства железной дороги на участке г. Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече – ст. Угольная, протяженность которой составляет 186 км. Данный инвестиционный проект предусматривает условия транспортировки бурого угля из угольного бассейна Кара-Кече на теплоэлектростанцию в г. Бишкек и принимает во внимание климатические и прочие специфические условия Кыргызстана.

Данный участок в рабочем порядке разделен на следующие части:

1-й этап: участок Балыкчы – Кочкор (62 км);

2-й этап: участок Кочкор – Кызарт (50 км);

3-й этап: участок Кызарт – Базар-Турук (36 км);

4-й этап: участок Базар-Турук – Кара-Кече – ст. Угольная (38 км).

Участок Балыкчы – Кочкор – Кара-Кече станет основой для продолжения сооружения трассы в направлении на юг, значение которой не будет заключаться только в обслуживании угольного бассейна. Участок Кара-Кече – ст. Угольная немного отличается по своему характеру, эксплуатация на нем будет в значительной мере специализированная – связана с отвозом угля из бассейна, или в обратном направлении с транспортировкой материала, станков или оборудования для использования в бассейне.

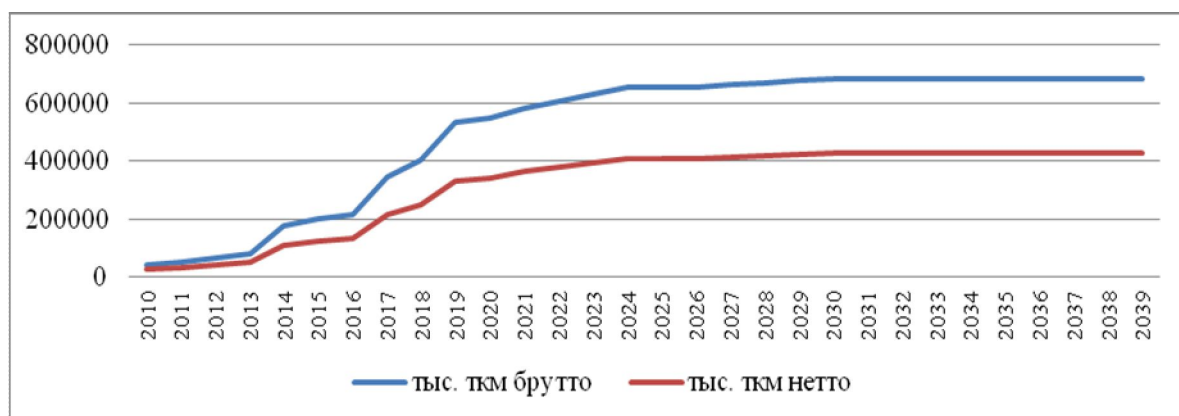


Рис.2. Объемы предполагаемых перевозок угля железнодорожным транспортом (составлено автором)

Как видно из рис. 2, инвестиционный проект может дать хорошие положительные экономические результаты в приведенных расчетах. Значительным фактором при оценке инвестиционного проекта является важность установки правильного тарифа.

Как общеизвестно, под риском проекта понимается комплекс возможных обстоятельств, которые могут стать причиной снижения эффективности (доходности) проекта или его полной неосуществимости. По своей природе риск – это некоторое вероятностное событие, которое может случиться, и связано с неопределенностью.

Для полноценного анализа управления инвестиционным проектом, необходимо выявить возможные риски реализации инвестиционного проекта, нами проведена идентификация рисков с помощью следующих способов, как проведение SWOT-анализа проекта, с целью их влияния и определения выгод для проекта.

При исследовании данного инвестиционного проекта был нами проведен SWOT-анализ сильных и слабых сторон строительства железной дороги, а также рассмотрены возможности и угрозы (табл.5)

Таблица 5 - SWOT-анализ строительства железной дороги

Сильные стороны	Слабые стороны
1. Осуществление пассажирских железнодорожных перевозок, как в пригородном, республиканском и в межгосударственном железнодорожном сообщении 2. Количество вагонов с высокими стенами удовлетворяет потребности для перевозки всех товаров 3. Экологически чистый транспорт 4. Опытное руководство деятельностью производственно-хозяйственной системой. 5. Эффективность перевозок массовых грузов на большие расстояния, его высокая провозная способность и регулярность работы в течение года, независимо от погодных условий.	1. Значительный износ и старение основных производственных фондов 2. Отсутствие системы железнодорожного сообщения, проходящей через всю территорию республики 3. Недостаточный уровень развития образовательной и научной базы для подготовки специалистов железнодорожников 4. Проблемы с инфраструктурой и ограничения в соседних странах. 5. Ценовая конкуренция в пассажирских перевозках на авиатранспорте, увеличение маршрутов и количества рейсов авиаперевозчиков 6. Устаревшее телекоммуникационное оборудование, система электроснабжения, сигнализации и связи 7. Убыточность железнодорожных пассажирских перевозок, как в пригородном, так и межгосударственном железнодорожном сообщении, являющаяся угрозой непредоставления услуг по перевозке пассажиров (социально значимых услуг) 8. Отсутствие инвестиций в железнодорожной сектор и необходимость расширения инвестиционных возможностей железнодорожной отрасли
Возможности	Угрозы
1. Повышение эффективности функционирования за счет инвестиций в новые линии в регионе. 2. Действенные меры по уменьшению внешней кредиторской задолженности перед	1. Износ инфраструктуры в сетях соседних стран, приводящее к еще большим ограничениям скорости. 2. Удорожание ГСМ и запчастей 3. Отсутствие финансирования линии из

<p>железнодорожными администрациями СНГ</p> <p>3. Усовершенствование инфраструктуры внутренних железнодорожных перевозок будет также оказывать благоприятное воздействие на международные коридоры.</p> <p>4. Обеспечение стабильности грузопотока в/из Ферганской долины, причем даст возможность, вместе и по отдельности, Узбекистану и Таджикистану обеспечить свой выход на Китай, маршрутом, альтернативным существующему через Сары-Агач</p> <p>5. Разрешение конфликта по транзиту в Ферганской долине между узбекскими и таджикскими железными дорогами</p> <p>6. Потеря контроля со стороны Республики Казахстан над пространством Чуйской, Иссык-Кульской, Нарынской и южных областей КР</p> <p>7. Строительство и эксплуатация железной дороги внутри страны будет гарантией защиты экономических интересов КР и одновременно послужит импульсом к развитию цивилизованной региональной торговли</p> <p>8. Позволит резко интенсифицировать проекты по добыче полезных ископаемых вдоль маршрута с поэтапной организацией в последующем перерабатывающих производств на местах</p> <p>9. Дорога соединит географически разделенные Север и Юг Кыргызстана</p> <p>10. Позволит интегрироваться в мировую инфраструктуру транспорта, установить новые торгово-экономические связи с внешним миром, начать интенсивное освоение регионов, прилегающих к магистрали, наращивать экспортно-импортные операции со странами ближнего и дальнего зарубежья</p>	<p>Кыргызской Республики в Китай из-за высокой стоимости проекта.</p> <p>4. Увеличение государственного долга</p> <p>5. Макроэкономические риски, связанные с возможностью снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, кризиса банковской системы, возникновения бюджетного дефицита и инфляции</p> <p>6. Операционные риски, связанные с несовершенством принятых процедур, недостаточной технической и нормативной правовой поддержкой стратегии</p> <p>7. Геополитические риски. Успешная интеграция Кыргызской Республики в международную транспортную систему во многом зависит от стабильной политической ситуации в стране и соседних регионах. Нестабильность международной обстановки окажет негативное влияние на реализацию проекта по созданию транспортного коридора, на выход к морским коммуникациям через третьи страны.</p> <p>8. Техногенные и экологические риски. Любая крупная катастрофа на транспорте техногенного (высокая степень физического и морального износа технических средств, человеческий фактор), природного (наводнения, землетрясения, оползни и т.п.) или социального характера (неправомерное вмешательство в функционирование транспорта, терроризм, нанесение ущерба и хищение имущества, относящегося к инфраструктуре и т.п.) потребует серьезных дополнительных капиталовложений</p>
--	---

Источник: составлено автором

Все экономические расчеты были проведены для проектируемого количества поездов и проектируемых объемов перевозок. На проектируемой железной дороге оценивается только грузовой транспорт в отношении перевозки угля из бассейна ст. Угольная в Балыкчы.

В диссертационной работе нами был проведен анализ чувствительности инвестиционного проекта, где отслеживались возможные изменения инвестиционных расходов в зависимости от возможного будущего развития удельных расходов и т.д. (табл.6).

Как видно из таблицы 6, в случае увеличения инвестиционных расходов на производственную инфраструктуру железной дороги произойдет ухудшение результатов экономических показателей и, наоборот, в случае их уменьшения показатели улучшатся.

Таблица 6 - Анализ чувствительности проекта (строительство железной дороги)

Инвестиционные расходы	вариант 1 (основной тариф)		вариант 2 (повышенный тариф)	
	NPV (млн.сом)	IRR, %	NPV (млн.сом)	IRR, %
увеличенные	33,89	9,41	56,47	8,47
основные	42,97	10,84	80,47	9,93
уменьшенные	50,99	12,46	101,64	11,56

Нами в диссертационной работе, приведен расчет рисков, связанных на стадиях проекта, на которой они возникают (типовые риски), а именно на производственной фазе - финансовые (валютные) риски. Если валютные курс увеличивается в 1,5 раза, то получение прибыли уменьшается на 27%. Следовательно, необходимо при разработке проекта учитывать возможные риски связанные реализацией инвестиционного проекта.



Рис.3. Экономические показатели инвестиционного проекта по железной дороге (млн. USD)

Реализация данного инвестиционного проекта имеет очень важное стратегическое решение для Кыргызстана, так как в этом случае, Кыргызстан получает солидную основу функциональной железной дороги, соединенной с главными транспортными направлениями: через Кашгар и весь Китай с Дальним Востоком; через Казахстан с Россией и далее Украиной и Белоруссией с выходом в Европу; через Узбекистан и Туркменистан с Ираном и Турцией.

Весь процесс сооружения проектируемой железнодорожной трассы может быть завершён через 18 лет с момента начала строительства. Проект частично проявится, когда произойдет ввод в эксплуатацию отрезка Балыкчы – Кочкор. В зависимости от завершенности других этапов будет увеличиваться результат влияния проекта. Ввод в эксплуатацию всего проекта планируется на 20 год, когда полностью проявятся все аспекты данного проекта.

Общая стоимость инвестиционного проекта составит примерно 223,2 млн. долларов США (без учета НДС). Стоимость 1 км составит в среднем 1,2 млн. долларов США.

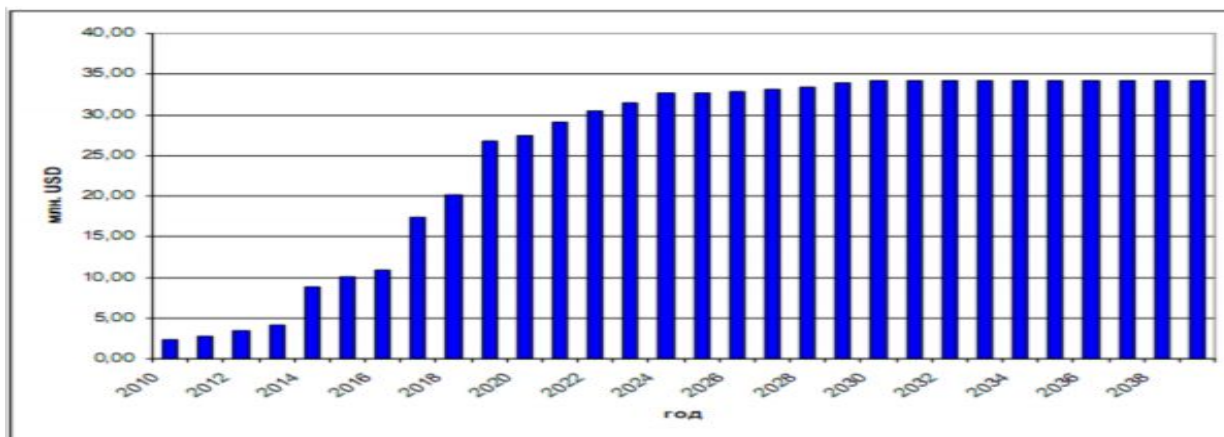


Рис. 4. Развитие выручки от эксплуатации железной дороги Балыкчы – Кара-Кече

Несмотря на то, что проведенный нами анализ чувствительности инвестиционного проекта показывает большую зависимость показателей результата от размера инвестиционных расходов, реализация данного проекта, на наш взгляд, может дать следующие преимущества:

- железнодорожные перевозки угля финансово более выгодны по сравнению с автомобильными перевозками;
- железнодорожные перевозки угля не ограничены в объеме, как автомобильные перевозки;
- возможность прекращения в будущем зависимости от импорта угля из Казахстана для снабжения электростанции г. Бишкек;
- железнодорожный транспорт более экологичен в эксплуатации с точки зрения влияния на окружающую среду.

В третьей главе **«Совершенствование процесса управления инвестиционными проектами в Кыргызской Республике»** определены пути привлечения инвестиций для реализации проектов в Кыргызской Республике, управление риском инвестиционных проектных решений, внедрено экономико-математическое моделирование по снижению рисков в инвестиционном проекте.

Нестабильная ситуация в области социально-экономического развития Кыргызстана вызывает необходимость выработки новых подходов к решению проблемы активизации инвестиционной деятельности и выявлению путей выхода из современного экономического кризиса.

Среди первоочередных мер инвестиционной политики можно выделить прямое государственное участие в инфраструктурных проектах народнохозяйственного значения и их финансовое стимулирование предоставлением налоговых льгот или налогового кредита.

На наш взгляд, главной целью эффективной инвестиционной политики должно быть содействие привлечению в экономику инвестиций посредством формирования благоприятного инвестиционного климата, создания стабильных условий для осуществления предпринимательской деятельности, обеспечения

экономически обоснованного уровня доходности инвестированного капитала, используемого в сферах деятельности хозяйствующих субъектов.

И такая политика должна быть основана на использовании инновационных инструментов привлечения инвестиций, обеспечения экономического стимулирования внедрения высокоэффективных технологий в рамках приоритетных направлений развития науки и техники.

Вместе с тем, инвестиционная стратегия должна определять приоритеты направлений и форм инвестиционной деятельности организации, характер формирования инвестиционных ресурсов и последовательность этапов реализаций долгосрочных инвестиционных целей, обеспечивающих предусмотренное инновационное развитие организации.

Таким образом, к первоочередным мерам для улучшения инвестиционного климата в Кыргызстане относятся:

- пересмотр налогового законодательства в сторону его упрощения и стимулирования производства;

- предоставление налоговых льгот банкам, отечественным и иностранным инвесторам, идущим на долгосрочные инвестиции с тем, чтобы компенсировать им убытки от замедленного оборота капитала по сравнению с другими направлениями их деятельности;

- мобилизация свободных средств предприятий и населения на инвестиционные нужды путем повышения процентных ставок по депозитам и вкладам;

- более жесткое применение предусмотренного законодательством механизма банкротства;

- создание системы привлечения иностранного капитала, включающей широкую и конкурентную сеть государственных институтов, коммерческих банков и страховых компаний, страхующих иностранный капитал от политических и коммерческих рисков.

При совершенствовании системы управления инвестиционным проектом, на наш взгляд, необходимо предусмотреть мероприятия по совершенствованию системы управления инвестиционным проектом, а именно:

- в составлении детального списка функций (действий) по управлению инвестиционным проектом;

- в четком распределении функций между структурными подразделениями, выделение структурного подразделения, ответственного за планирование, анализ, координацию и контроль всех инвестиционных проектов;

- в оптимальном наделении структурных подразделений полномочиями, необходимыми для выполнения порученных функций;

- в разработке и утверждении порядка продвижения проектов по фазам инвестиционного цикла, содержания информации, необходимой на каждом этапе для принятия решения;

- в определении порядка контроля, периодичности и содержания контрольной информации;

– в разработке организационных основ управления проектом на предприятии: порядок назначения, обязанности и полномочия руководителя, рабочей группы инвестиционного проекта.

Основной особенностью методологии исследования рисков инвестиционного проекта является то, что используется не один какой-то метод, а целый ряд общенаучных и специфических методов.

В диссертационной работе нами разработан процесс составления перечня возможных рисков инвестиционного проекта и дальнейшей работы с ними.

Для всех рисков с указанной ранее периодичностью (в зависимости от класса конкретного риска) производится процедура переоценки их состояния, то есть осуществляется возврат к процессам идентификации и классификации, во время которых могут измениться значения некоторых параметров известных рисков или даже обнаружиться новые риски проекта.

Предложенная модель может применяться в отношении рисков, выявленных в процессе анализа инвестиционного проекта в течение всего срока действия риска. Если проект подвержен воздействию нескольких рискам одновременно, управление ими осуществляется параллельно.

Использование данной модели управления рисками проекта сможет обеспечить существенное повышение его качества за счет формализации процедур принятия управленческих решений, устранения субъективности оценок и снижения вероятности ошибок в управлении. Как следствие, это позволяет значительно улучшить финансовые результаты инвестиционного проекта, что особенно актуально для строительства транспортных коммуникации в современных условиях.

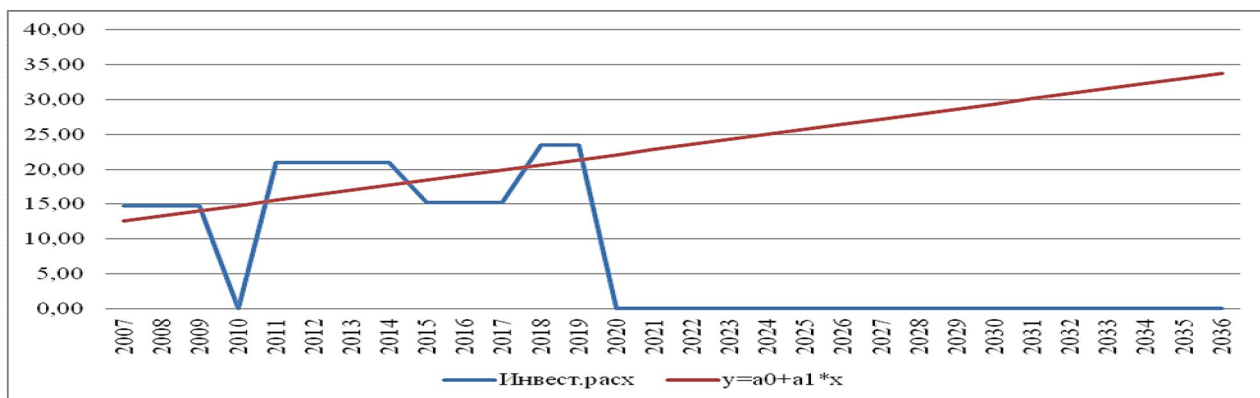


Рис. 5. Прямая линия регрессии, используемая для прогноза развития (составлено автором)

На основании рис.5, по существующим прогнозным данным следует, что риски будут увеличиваться линейно.

В случае выявления тренда в том или ином показателе инвестиционного проекта, свидетельствующем о приближении к пороговому значению, когда риск и его последствия могут проявиться, риск-менеджеры, отвечающие за риск, предпринимают меры по предотвращению риска, используя спланированные меры предупреждения.

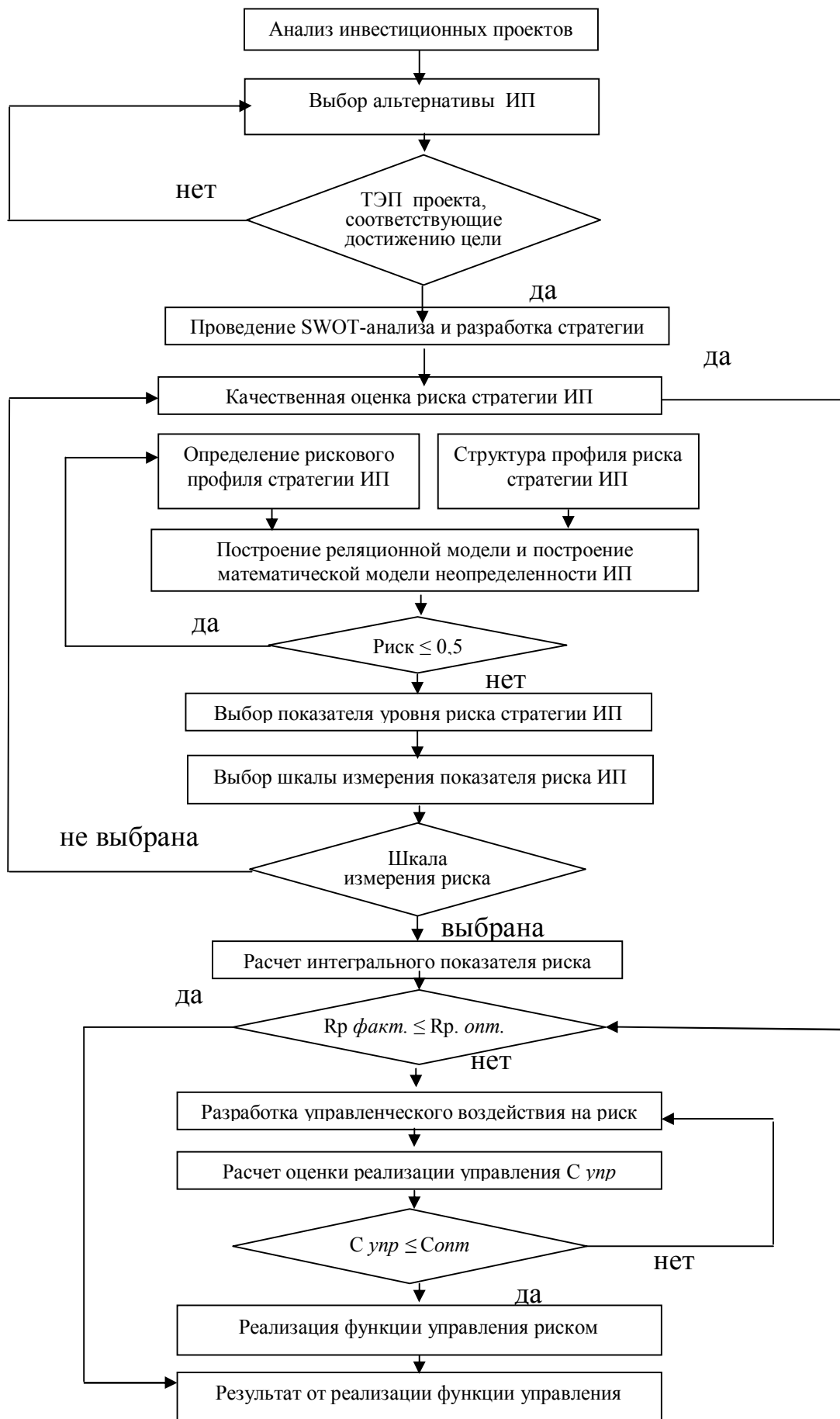


Рис. 6. Модель управления рисками в инвестиционном проекте (составлено автором)

Результаты проведенного исследования позволили автору построить комплексную модель управления риском в инвестиционном проекте, реализуемого в строительстве железной дороги. Эта система представляет собой совокупность управленческих процедур, включающих планирование управления рисками, анализ риска, принятие решения о принятии мер по защите от воздействия риска (рис.6).

Если меры по предупреждению риска инвестиционного проекта не помогают, и событие риска происходит, то риск-менеджеры, ответственные за риск, предпринимают запланированные действия по реагированию на риск. При этом мониторинг состояния проблемы, реализовавшей риск, осуществляется на постоянной основе.

Поэтому, на наш взгляд, при исследовании совершенствования управления инвестиционного проекта необходимо также использовать такой метод, как регрессионный анализ. На наш взгляд, метод регрессионного анализа может быть и заключительным методом управления инвестиционного проекта, который особенно значим в процессах прогноза развития и реализации.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Проведенное исследование теоретических и практических вопросов управления инвестиционным проектом позволяет сделать следующие выводы:

Теоретические основы анализа управления инвестиционными проектами как явления общественной жизни, представляют собой сложный и неоднозначный процесс познания, постоянного уточнения принципов, критериев, доминант исследования, регулярного сопоставления с практикой и связи с проблемами социально-экономического развития. Для выработки стратегии, тактики и механизмов социально-экономического развития важное значение приобретает процесс познания понятийного аппарата, уточнение особенностей и составных элементов инвестиционного проекта.

Развитие отечественного управления проектами тесно связано с особенностями существующей социально-экономической ситуацией, опытом и традициями. В Кыргызстане существует множество проблем, а именно: неустойчивость экономической ситуации, высокие темпы инфляции, изменчивость законодательства и политики в области экономической деятельности.

Следовательно, на наш взгляд, под проектом следует понимать целенаправленную и временно осуществляемую деятельность с определенными целями, сроками, результатами, рисками, средствами и ресурсами для удовлетворения конкретных потребностей.

По нашему мнению, под управлением проектами следует подразумевать вид профессиональной деятельности, механизм и систему научно-практических мероприятий, методов и принципов, который позволяет реализовать их в целях обеспечения оптимальных условий и эффективных результатов при ограниченных ресурсах.

Инвестиционные фонды есть первые профессиональные участники рынка ценных бумаг, вносящие большой вклад в формирование и развитие системы управления инвестиционным проектом.

На наш взгляд, необходимо поднимать роль и статус инвестиционных фондов как институтов коллективного инвестирования. Так как, инвестиционные фонды могут составить здоровую конкуренцию коммерческим банкам за свободные средства населения и предприятий, с дальнейшим их инвестированием в реальный сектор экономики.

Анализируя современное состояние управления инвестиционным проектом и ее 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 составляет проекты связанные реконструкцией аэропортов и их модернизацией, одна 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, происходящие изменения не могли не отразиться на динамике количества и характере реализации 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 бы 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.

Несмотря на то, что проведенный нами анализ чувствительности инвестиционного проекта показывает большую зависимость показателей результата от размера инвестиционных расходов, реализация данного проекта, на наш взгляд, может дать следующие преимущества:

- железнодорожные перевозки угля финансово более выгодны по сравнению с автомобильными перевозками;

- железнодорожные перевозки угля не ограничены в объеме, как автомобильные перевозки;

- возможность прекращения в будущем зависимости от импорта угля из Казахстана для снабжения теплоэлектростанции г. Бишкек;
- железнодорожный транспорт более экологичен в эксплуатации с точки зрения влияния на окружающую среду.

При совершенствовании системы управления инвестиционными проектами, на наш взгляд, необходимо предусмотреть мероприятия по совершенствованию системы управления инвестиционным проектом, а именно:

- в составлении детального списка функций (действий) по управлению инвестиционным проектом;
- в четком распределении функций между структурными подразделениями по реализации проектов, выделение структурного подразделения, ответственного за планирование, анализ, координацию и контроль всех инвестиционных проектов;
- в оптимальном наделении структурных подразделений полномочиями, необходимыми для выполнения порученных функций;
- в разработке и утверждении порядка продвижения проектов по фазам инвестиционного цикла, содержания информации, необходимой на каждом этапе для принятия решения;
- в определении порядка контроля, периодичности и содержания контрольной информации;
- в разработке организационных основ управления проектом на предприятии: порядок назначения, обязанности и полномочия руководителя, рабочей группы инвестиционного проекта.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

1. Сасыкулов, Б.Б. Стратегия управления предприятием в условиях рынка [Текст]/Б.Б.Сасыкулов //Вестник КТУ им. И. Раззакова, - Бишкек, 1999. - С. 38-43 - 9967-404-08-6
2. Сасыкулов, Б.Б. Особенности управления инвестиционным проектом [Текст]: материалы междунар. научн. конфр. Часть 2 /Б.Б.Сасыкулов, КГУСТА, - Бишкек, 2000. - С.52-57 – ISBN 9967-406-17-8
3. Сасыкулов, Б.Б. Экономический анализ инвестиционных проектов [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Вестник КТУ им. И. Раззакова, - Бишкек, 2001. - С. 122-127 – ISBN 9967-404-49-Х
4. Сасыкулов, Б.Б. [и др.] Управление рисками в инвестиционных проектах [Текст] /Б.Б.Сасыкулов, И.А. Атантаев //КТУ им. И. Раззакова, - Бишкек, 2001.- С. 127-130 - ISBN 9967-404-49-Х
5. Сасыкулов, Б.Б. Экономический анализ строительства железной дороги Балыкчы - Кара-Кече [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Вестник 4 КТУ им. И. Раззакова, - Бишкек, 2002. - С. 67-70 – ISBN 9967-404-69-8
6. Сасыкулов, Б.Б. [и др.] Становление модели корпоративного управления в Кыргызской Республике [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Сб. докладов КНУ им Ж. Баласагына, - Бишкек, 2003. - С. 101-103

7. Сасыкулов, Б.Б. [и др.] Финансово-социальные основы местного самоуправления [Текст] /Б.Б.Сасыкулов // Сб. докладов КНУ им. Ж. Баласагына, - Бишкек, 2003. - С. 345-348
8. Сасыкулов Б.Б. Экономический анализ строительства железной дороги в горной местности [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Ташкент (Узбекистан), 2004. - С. 478-481
9. Сасыкулов, Б.Б. Состояние и перспективы развития железной дороги в КР [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Вестник КГУСТА, Выпуск 1(15), Бишкек, 2007. - С. 72-75
10. Сасыкулов, Б.Б. Пути привлечения инвестиций в экономику Кыргызской Республики [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Вестник КРСУ. Выпуск 10, том 13, - Бишкек, 2013. - С.178-181 – ISSN 1694-500-X
11. Сасыкулов, Б.Б. Состояние и перспективы развития железнодорожного транспорта в Кыргызстане [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Журнал «Экономика» Институт экономики им. акад. Д.А. Алышбаева НАН КР, Выпуск 1(15), - Бишкек, 2013. - С. 96-101 – ISSN 1694-6103
12. Сасыкулов, Б.Б. Особенности разработки инвестиционных проектов в строительстве [Текст] /Б.Б.Сасыкулов //Вестник КЭУ им. М.Р. Рыскулбекова. Выпуск 2 (25), - Бишкек , 2013. - С. 85-87- ISSN 1694-5778

08.00.05 – экономика жана эл чарбасыннын башкаруу адистиги боюнча экономика илимдеринин кандидаты илимий даражасынын алуу үчүн Сасыкулов Болотбек Бейшеновичтин аткарган

«Азыркы мезгилдеги инвестициялык долбоордун башкаруусун жакшыртуу» аттуу диссертацияга

РЕЗЮМЕСИ

Негизги сөздөр: долбоор, инвестициялык долбоор, долбоорду башкаруу, инвестициялар, инвестициялык фонд, инновация, автомобилдик жүк ташуу, темир жол жүк ташуу, тобокел, тобокелдик башкаруу.

Изилдөөнүн объектиси болуп инвестициялык долбоорду башкаруу процессии.

Изилдөөнүн предмети болуп инвестициялык долбоор менен башкаруунун шарты жана себеби жана капиталдарды тартуу үчүн болгон жакшыртуу шарттарын тартуу жолдору.

Изилдөөнүн максаты болуп инвестициялык долбоорду башкаруунун практикалык жана теоретикалык ыкмаларын өркүндөтүү жана ушунун негизинде жаңы комплекстүү практикалык чараларды иштеп чыгуу, инвестициялык долбоорду башкаруудагы ыкмаларды жана формаларды өркүндөтүү.

Изилдөөнүн ыкмалары. Изилдөөдө жоболордун теоретико-методологиялык жана дедуктикалык ыкма колдонуу менен чаралар ошондой эле дедуктивдик, индуктивдик талдоо, системдүү принциптүү ыкма жүргүзүү, логикалуу моделдөө, салыштырма математика-экономикалык талдоо жүргүзүлдү.

Алынган жыйынтыктар жана жаңычылдыгы: Жаңылчылдыгы объективдүү жагдайларды практикалык жана теоретикалык жыйынтыктоодо корутундуланган. Алар инвестициялык долбоорду башкарууну камсыз кылат, практикалык иштеп чыгууларда жана жакшыртылган чөйрөнү түзүү боюнча мамлекеттик инвестициялык саясатын жакшыртуу.

Колдонуу баскычтары: Жүргүзүлгөн изилдөөдө изденүүчүгө инвестициялык долбоорду реализациялоо жолдору жана негизги багытын транспорттук коммуникациялардын чөйрөсүндө табуу, курулушта жалпы мыйзам-ченемдүүлүгүндө жыйынтык чыгаруу жана автомобилдик жана темир жол эксплуатациясын салыштыруу.

Пайдалануу даражасы: Инвестициялык менеджмент курсун окутуу бөлүмдөрүн. Изилдөөнүн методологиялык ыкмаларында негизделген жана көрсөтүлгөн негизги жоболор жана корутундулар инвестициялык менеджмент, инновациялык менеджмент, долбоорлорду башкаруу курстарын үйрөтүү үчүн окуу процессинде колдонууга болот, ошондой эле жоболор менен корутундулар атайын курстардын негизин түзөт.

РЕЗЮМЕ

**диссертации Сасыкулова Болотбека Бейшеневича на тему:
«Совершенствование управления инвестиционным проектом в
современных условиях» на соискание ученой степени кандидата
экономических наук по специальности 08.00.05 – экономика и управление
народным хозяйством**

Ключевые слова: проект, инвестиционный проект, управление проектом, инвестиции, инвестиционный фонд, инновация, автомобильные перевозки, железнодорожные перевозки, риск, управление риском.

Объектом исследования является процесс управления инвестиционным проектом.

Предметом исследования являются условия и предпосылки управления инвестиционным проектом и пути создания привлекательных условий для привлечения капиталов.

Целью исследования заключается в разработке теоретических и практических подходов управления инвестиционным проектом и на основе этого разработка комплекса практических мер, направленных на совершенствование форм и методов управления инвестиционным проектом.

Методы исследования. При исследовании теоретико-методологических положений и обосновании выводов были применены диалектический метод, дедуктивный и индуктивный анализ, принципы системного подхода, логическое моделирование, сравнительный и экономико-математический анализ.

Полученные результаты: Заключается в теоретическом и практическом обосновании объективных условий, обеспечивающих управление инвестиционным проектом, формирование благоприятной среды для привлечения инвестиций и разработке практических рекомендаций по совершенствованию инвестиционной политики государства.

Степень использования: Проведенное исследование позволило соискателю выявить основные направления и пути реализации инвестиционного проекта в области развития транспортных коммуникаций, выявить общие закономерности и преимущества строительства и введения в эксплуатацию железной дороги по сравнению с автомобильной.

Область применения: Основные положения и выводы, выдвинутые и обоснованные в методологических подходах к исследованию могут быть использованы в учебном процессе при изучении соответствующих разделов курса инвестиционного менеджмента, инновационного менеджмента, управления проектами, а также могут лечь в основу специального курса по этой проблеме.

SUMMARY

on the thesis research of Bolotbek Beishenovich Sasykulov on the topic «Improving the management of the investment project in modern conditions» on the application for a degree of Candidate of Economic Sciences in the specialty 08.00.05 - Economics and Management of National Economy

Key words: Project, investment project, project management, investment, investment fund, innovation, road transport, rail transport, risk, risk management.

Target of research – the management of the investment project.

Subject of research is the conditions and prerequisites for investment project management and ways of creating attractive conditions for capital.

Goal of research is to develop theoretical and practical approaches to management of the investment project and on this basis of it to develop a set of practical measures aimed at improving the forms and methods of management of the investment project.

Research methods. In the research of theoretical and methodological positions and validity of the conclusions were applied the dialectical method, deductive and inductive analysis, the principles of the system approach, logic modeling, comparative and economic-mathematical analysis.

Scientific novelty and results of the dissertation research is the theoretical and practical justification of objective conditions for management of investment projects, creating a favorable environment for investment and the development of practical recommendations to improve the investment policy of the state.

Degree of efficiency: The research allows the applicant to identify the main directions and ways of implementing the investment project in the field of development of transport communications, identify common patterns and benefits of construction and commissioning of the railway in comparing auto road.

Range of application: The main provisions and conclusions put forward and substantiated in methodological approaches to the research can be used in the educational process in the study of the relevant sections of the course of investment management, innovation management, project management, and can form the basis of a special course on this issue.

Подписано к печати 26.03.2015 г. Формат 60x84 1/16
Бумага офсетная. Гарнитура «Times». Объем 1,75 п.л.
Печать офсетная. Тираж 120 экз.
Отпечатано в типографии ИНОО КЭУ им. М. Рыскулбекова
720033, г. Бишкек, ул. Тоголока Молдо, 58

