

Секция: Экономические науки

Алашбаева Нурсулу Муханбетовна

докторант PhD,

специальность: «Управление проектами»

*Казахский национальный исследовательский
технический университет им. К.И. Сатпаева*

г. Алматы, Казахстан

УПРАВЛЕНИЕ ИНВЕСТИЦИОННЫМИ ПРОЕКТАМИ В СФЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В настоящее время для обеспечения устойчивого развития организации и получения высоких экономических результатов необходимо научиться эффективно управлять инвестиционными проектами предприятия и ожидаемыми рисками. Сейчас все чаще компании теряют часть прибыли, в результате не возврата вложенных средств. Поэтому методы управления инвестиционными проектами является важнейшим моментом в деятельности предприятий, и сегодня предприятия ищут пути выхода из сложившегося кризисного положения. В современных условиях развития центральным звеном всей экономики является железнодорожный сектор, где оказываются необходимые услуги для государства.

В условиях перехода нашей страны на рыночные отношения актуальность управления инвестиционными проектами в предприятиях резко возрастает. Это связано в первую очередь железнодорожных предприятий, обезопасить себя от банкротства и получить максимальную прибыль. Для устойчивое развитие железнодорожного транспорта невозможно без реализации инвестиционных проектов, направленных на обновление технической базы отрасли. Во всех странах до сих пор продолжается механизм реформирования этой отрасли. Важнейших в

реформировании железнодорожного транспорта является вопрос об экономических результатах проводимых реформ (таблица 1).

Таблица 1 – Результаты реформирования на железных дорогах мира

Страны	Результаты реформирования
Казахстан	В 2001 г. перевозка грузов увеличилась на 33,25%, грузооборот на 48%, пассажирооборот на 17,2%, чистые смешанные доходы на 26,1%, оборот грузового вагона увеличился на 3,3%. За последние 6 лет производительность грузового вагона увеличилась на 44,1%, производительность локомотива на 38,6%.
Казахстан	На основе реформирования производительность вагонов в 2001 году увеличилась на 29% по сравнению с 1998 годом. Отправление грузов в 2000 году выросло на 11,5%. А также производительность труда выросла на 70%. По итогам 1 полугодия 2016 года погрузка на сети «РЖД» составила 599,5 млн тонн, что на 1,8% больше аналогичного периода прошлого года. Значительный рост по погрузке и по грузообороту за рассматриваемый период увеличилась.
Германия	Начата реформа в 1993 году. В сравнении по 1998 год на 12,9%, объём пассажирских перевозок на 15,1%, производительность труда на 83,5%. В 2015 году длина железнодорожного транспорта увеличилась на 41896 км. со скоростью 320 км.ч.
США	Производительность вагонов находится на уровне России. Грузовые перевозки самоокупаемы или прибыльные. Пассажирские – нерентабельны.
Примечание – Составлено автором на основе источника [1, 2, 3].	

Следует назвать несколько исследователей зарубежных и казахстанских ученых внесших наибольший вклад в развитие этой отрасли научных исследований: И. Ансофф, И.В. Белов, Н.П. Терешина, У. Баймуратов, Р.А. Алшанов, Н.К. Исингарин, Р.К. Сатова, М.Б. Кенжегузин, А.А. Есенгулов и т.д. Также в экономической литературе встречаются большое множество определений, касающиеся инвестиционных проектов

предприятия. Однако в практика с теорией не всегда носят единого подхода. Таким образом, остается актуальность темы и разработки теоретических и практических рекомендаций по эффективному управлению инвестиционной деятельностью в сфере железнодорожного транспорта каждой республики.

Методы управления проектами позволяют [4]:

- определить цели проекта и провести его обоснование;
- выявить структуру проекта (подцели, основные этапы работы, которые предстоит выполнить);
- определить необходимые объемы и источники финансирования;
- подобрать исполнителей - в частности, через процедуры торгов и конкурсов;
- подготовить и заключить контракты;
- определить сроки выполнения проекта, составить график его реализации, рассчитать необходимые ресурсы;
- планировать и учитывать риски;
- обеспечить контроль за ходом выполнения проекта и др.

Многие процессы управления проектами имеют итеративный характер. Это частично объясняется существованием и необходимостью в постепенном уточнении деталей на протяжении жизненного цикла проекта, так как по мере роста объема знаний о проекте, он становится более управляемым.

Управление инвестиционной деятельностью предполагает координацию взаимодействий между участниками и явлениями этого вида деятельности, как внутренними для фирмы (функциональные, линейные подразделения), так и внешними (кредитные организации, государство, посредники и т. д.). Более конкретно и оперативно задачи

инвестиционного менеджмента реализуются на микроуровне, а именно в управлении реализацией инвестиционного проекта [5].

Структура классификаций инвестиционных проектов, представлена на рис. 1.



имечание – источник [6]

Рис. 1. Признаки классификаций инвестиционных проектов

Вопрос об инвестиции дает большие возможности для развития железнодорожного транспорта. Управления железнодорожной отрасли и его развитие являются объектом исследования который позволит улучшению экономической ситуации, увеличению межрегиональных и международных связей, повышению бюджетных доходов и занятости. В связи с этим, в РК приняты крупные проекты. В число крупных проектов, реализуемых НК «АО «Казахстан темир жолы» входят две транзитные магистрали стратегического значения Хоргос – Жетиген и Узен госграница с Туркменистаном. Еще четыре крупных машиностроительных предприятия:

- локомотивосборочный завод;
- завод по сборке электровозов в городе Астане;
- завод по производству пассажирских вагонов в городе Астане;

- завод по сборке грузовых вагонов в Экибастузе.

Глобализация экономических процессов обуславливает дальнейшее развитие международных транспортных коридоров для взаимовыгодной торговли между странами, обеспечения всем государствам, субъектам доступа к мировым транспортным коммуникациям. Для Казахстана исключительно важно войти в уже сложившуюся и отработанную систему перевозок в качестве незаменимого звена.

В настоящее время, в рамках Программы развития транспортной инфраструктуры, определенной Президентом Республики Казахстан, особое внимание уделяется изучению и развитию транзитных возможностей республики. Реальным вариантом увеличения транзитного потенциала нашей республики является реализация проекта строительства Трансказахстанской железнодорожной магистрали, пересекающей территорию республики с востока (станция Достык) на запад до государственной границы с Туркменистаном [7].

Внедрение современных научно-технических достижений в сфере железнодорожного транспорта позволит решить несколько социально-экономических проблем, таких как:

- техническое и технологическое обновление железнодорожного транспорта;
- улучшение качества и возможность дифференциации предоставляемых услуг;
- экономия трансформационных издержек;
- повышение производительности труда;
- при использовании современных технологий обеспечить безопасность отрасли;
- минимизировать риски организации.

Процесс управления инвестиционными проектами в сфере железнодорожного транспорта должен носить непрерывный характер.

Помимо непрерывности управление должно быть цикличным, так как меняется конъюнктура рынка. Кроме того, постоянное инвестирование в железных дорог является решающим фактором роста отрасли. Разработка механизма управления инвестицией производства позволит повысить обоснованность принимаемых решений, обеспечить гибкость и оперативность управления, комплексно и систематически учитывать факторы внешнего и внутреннего окружения предприятия, а также специфику его деятельности. Поэтому управление инвестиционными проектами является важнейшим моментом в деятельности предприятий. Инвестиция дает возможность предприятиям "держаться на плаву" при сложной экономической конъюнктуре отрасли.

Список использованной литературы:

1. Алпысбаев С. Развитие транспорта Казахстана / Саясат-Policy. – 2005. – № 7. – С. 58–60.
2. Сотников Е., Шапкин И. Эксплуатационная работа на железных дорогах мира / Железнодорожный транспорт. – 2014. – №2.
3. «РЖД» создаст новейший испытательный центр / Журнал Транспорт. - М., 2013, июнь. - С. 32.
4. Ковалевская Н.Ю. Управление инвестиционными проектами: учебное пособие Иркутск, - 2010 г.
5. Мазур И. И. Управление проектами / И.И. Мазур, А. Д. Шапиро. – М.: ОМЕГА-Л, 2007.
6. Райзберг Б. А. Курс управления экономикой. – СПб.: Питер, 2003 г.
7. Нургалиева Г.К. Перспективы развития железнодорожного транспорта – как основное направление инфраструктуры Республики Казахстан / <http://group-global.org/ru/publication/25759-perspektivy-razvitiya-zheleznodorozhnogo-transporta-kak-osnovnoe-napravlenie>.