

Министерство образования и науки Российской Федерации
Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего профессионального образования
 «ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ УПРАВЛЕНИЯ»

МАТЕРИАЛЫ

30-й Всероссийской научной конференции
молодых ученых

«РЕФОРМЫ В РОССИИ И ПРОБЛЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ – 2015»

Москва – 2015

- в какое время следует проводить мероприятия
- какие именно инновации следует внедрять на данном этапе жизни компании

При анализе жизнедеятельности компании стоит понимать, что жизнь фирмы состоит из множества бизнес-процессов, сменяющих друг друга на протяжении всего пути. Бизнес-процесс – это устойчивая, целенаправленная совокупность взаимосвязанных видов деятельности, которая по определенной технологии преобразует входы и выходы, представляющие ценность для потребителя¹. Следовательно, мы понимаем, что конечной целью для компании является выпуск продукции или услуги для удовлетворения нужд потребителя. Соответственно структуры и подразделения компании, выполняющие однотипные функции, мы можем считать бизнес-системой. Как известно систем – порядок обуславливающий единство². Под этим и понимается корпорация в целом.

Одной из концепций, предлагающих методологические подходы к определению календарных сроков, является трансдисциплинарная концепция. Согласно этой концепции любая система имеет универсальный порядок своего развития во времени или темпоральную модель порядка. Предлагаемая модель временной (темпоральной) единицы позволяет определить временные границы периодов развития системы, которые представляет собой последовательную смену периодов времени, где происходят количественные и качественные изменения. Основой построения модели является параметрический диполь, включает два периода темпорального развития системы – количественный и качественный. Суть темпоральной единицы порядка состоит в том, что полный цикл развития включает в себя восемь периодов, из которых четыре периода представляют собой количественные, последующие четыре качественные изменения. Для удобства и наглядности эти периоды обозначены цветами радуги. Количественные периоды имеют теплые цвета, а качественные (начиная с зеленого) холодные. Предполагается, что этот порядок носит универсальный порядок. Если предположить, что год это минимальный период полного преобразования, то продолжительность периодов полного преобразования в системе будет представлять собой прогрессию $2n$, где n – минимальный временной промежуток, который обеспечивает полное преобразование пространства системы. Таким образом, продолжительность периодов выглядит следующим образом: 1, 2, 4, 8, 16, 32, 64 и т.д. лет. Для успешного развития системы, признак события и признак периода должен совпадать, это успешность проводимых мероприятий. Иными словами, если мы хотим получить урожай пшеницы (в средней полосе России), то должны посеять пшеницу весной, а не летом или зимой. Если рассматривать фирму как систему, то для нормального (успешного) развития любой системы «все должно быть сделано вовремя» и тогда в каждом периоде фирма предрасположена к событиям определенного рода. Исходя из этого, было сделано предположение, что в развитии любой компании можно обнаружить подобные периоды, а события, характер инноваций, изменений должны быть похожими, однородными, то есть иметь схожие черты.

Понятие инноваций, в трансдисциплинарной теории трактуется как – смена состояния системы, происходящая вследствие изменения структурно-функциональных свойств системы при целенаправленных (управляющих) воздействий на систему (элементы системы).

Ф. Валента предложил выделять восемь порядков инноваций. Радикальность изменений в результате инноваций последовательно возрастает от нулевого до седьмого порядка:

Инновации 0-го порядка. Генерирование первоначальных свойств. Изменяется стратегическая цель, но сохраняется цель существующей производственной системы.

¹ Мокий М.С., Азоева О.В., Ивановский В.С. Экономика фирмы: учебник и практикум для бакалавров // Под ред. М.С. Мокий. М.: Издательство Юрайт, 2012. 335 с. – Серия: Бакалавр. Базовый курс.

² Там же.

Инновации 1-го порядка. Изменения количества. Представляет собой приспособление к количественным требованиям; все функции производственной системы сохраняются

Инновации 2-го порядка. Перегруппировка. Т.е. организационные изменения, обычно простые организационные передвижки с целью обеспечения лучшей организации производственной системы.

Инновации 3-го порядка. Адаптация. Изменения, вызванные взаимным приспособлением элементов производственной системы, которые ведут к повышению эффективности системы в целом.

Инновации 4-го порядка. Простейшее качественное изменение. Возникают варианты с новыми полезными свойствами или новыми параметрами, первоначальные характерные признаки производственной системы не меняются.

Инновации 5-го порядка. Новое поколение. Глубокие качественные изменения функциональных свойств в системе. Меняется большинство свойств систем, базовая концепция сохраняется.

Инновации 6-го порядка. Новый вид. Полное качественное изменение функциональных свойств производственной системы. Меняется первоначальная концепция, сохраняется функциональный принцип.

Инновации 7-го порядка. Новый род. Высшее коренное изменение в функциональных свойствах производственной системы. Основной функциональный принцип меняется, создается революционный продукт.

Инновации первого, второго и третьего порядков имеют «количественный» признак, потому что они не изменяют функциональных свойств системы. Инновации четвертого, пятого, шестого и седьмого порядков имеют «качественный» признак, так как частично или полностью изменяют функциональные свойства системы.

Основу организации нормативной модели жизненного цикла бизнеса составляют два дополняющих друг друга этапа – Количественный и Качественный.

Мероприятия, характерные определенному порядку инноваций.

Как мы видим из проведенного исследования, инновации 0-го и 6-го порядка нашли свое подтверждение с высокой вероятностью. Можно сделать вывод, что для успешного функционирования компании на данных уровнях инноваций, производить изменения, характерные для периода. Подводя итог, хотелось бы добавить, данная методика является обязательной, но не достаточной.

Литература

1. Мокий М.С., Азоева О.В., Ивановский В.С. Экономика фирмы: учебник и практикум для бакалавров // Под ред. М.С. Мокий. М.: Изд-во Юрайт, 2012. 335 с. – Серия: Бакалавр. Базовый курс.
2. Адизес И. К. Управление жизненным циклом корпорации
3. Журнал «Инновации» <http://innov.etu.ru/Innovation/innov.html>

Д.С. Зандарашвили
(МИИТ, г. Москва)

ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ СТРОИТЕЛЬСТВА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ В РОССИИ НА ПРИМЕРЕ ВСМ-2 «МОСКВА-КАЗАНЬ»

Железнодорожный транспорт играет ключевую роль в транспортной системе России. По данным на 2014 г. общий объем грузооборота на железнодорожном

транспорте составил 43,2%, доля в пассажирообороте составляет 28,6%, а вклад железнодорожной отрасли в ВВП страны составил 2,2%.

Эффективное функционирование железнодорожного транспорта России играет исключительную роль в создании условий для модернизации, перехода на инновационный путь развития и устойчивого роста национальной экономики, способствует созданию условий для обеспечения лидерства России в мировой экономической системе. Развитие инфраструктуры – один из важнейших факторов экономического роста страны. Сложной задачей является поиск источников финансирования ввиду длительных периодов окупаемости инфраструктурных проектов.

«Транспортная Стратегия Российской Федерации до 2030» предусматривает масштабное развитие железнодорожной отрасли. Так, в Стратегии запланировано построить до 2030 г. 20 730 км новых железнодорожных линий, в том числе 4 253 км высокоскоростных магистралей. Первым этапом организации высокоскоростного железнодорожного движения в Российской Федерации станет строительство участка Москва – Казань линии ВСМ-2.

Крупные инфраструктурные проекты, частично финансируемые государством, необходимо оценивать не только с коммерческой позиции (коммерческой эффективности), но и с позиции общества (общественная эффективность). Крупномасштабное строительство и последующая эксплуатация построенных объектов существенно затрагивает экономику регионов, в которых реализуется проект, влияет на социальную, экономическую обстановку.

Показатели общественной эффективности раскрывают социально-экономические последствия осуществления проекта для общества в целом как непосредственные результаты в смежных секторах экономики, экологии, социальные и внешнеэкономические эффекты. Целесообразность реализации проекта ВСМ-2 «Москва-Казань» обусловлена, в первую очередь, социально-экономической эффективностью, а также инновационным значением для транспортной отрасли.

Рассматриваемые **прямые эффекты** имеют значение непосредственно для транспортной отрасли. В качестве прямых эффектов можно рассматривать рост объемов пассажирских перевозок, снижение нагрузки на автодорожную сеть, рост доходов железных дорог в результате переключения части пассажиропотока с авиационного и автомобильного транспорта на ВСМ.

Переключение пассажиропотока с воздушного транспорта на ВСМ происходит в случае, если суммарные затраты на поездку на поезде (стоимость поездки и время поездки) ниже уровня расходов на авиаперелёт.

Строительство и последующая эксплуатация высокоскоростных магистралей в РФ приведет к необходимости расширения целого ряда различных производств, а также к увеличению объемов рынка в некоторых сегментах железнодорожной отрасли. Отметим, что развитие системы ВСМ повлечет за собой возникновение нескольких принципиально новых производств, рынков товаров и услуг, что с допущением частных инвесторов, будет способствовать развитию конкурентной среды в железнодорожной отрасли.

Расширение номенклатуры оказываемых транспортных услуг приведет к возможности выбора у их потребителя, что в свою очередь, окажет влияние на усиление конкурентной борьбы за потребителя, улучшению качества услуг, контролю над себестоимостью и т.д., как внутри отрасли, так и между железнодорожными и другими видами транспорта.

Анализ коммерческой эффективности проекта ВСМ-2 Москва – Казань показал длительные периоды окупаемости и низкие уровни внутренней нормы доходности проекта, откуда можно сделать два вывода: потребность в государственном финансировании подобных проектов и важность корректного учёта внешних эффектов.

Внешние (индуцированные) эффекты распространяются не только на секторы транспортной отрасли, но и на различные секторы экономики, а именно оказывают

влияние на рост бюджетной эффективности, прирост ВВП, а также формирование агломераций и как следствие эффектов, возникающих в ходе этого процесса.

Актуальность проблемы выравнивания уровней доходов и всестороннего развития для удаленных территорий делает развитие системы ВСМ для России особенно важным ввиду возникновения агломерационного эффекта после запуска системы высокоскоростного движения. Агломерационный эффект представляет собой совокупность нескольких эффектов, таких как: социально-экономический, бюджетная эффективность, социальная эффективность.

Социально-экономический эффект может быть отображен как совокупность следующих составляющих: рост доходов населения (включает в себя сокращение безработицы в регионе и рост заработной платы), рост производительности труда и рост внутреннего регионального продукта, а также бюджетная эффективность.

Социальная эффективность подразумевает развитие социального обеспечения региона, и включает в себя: повышение уровня медицинского обслуживания, повышение качества образования и повышение уровня качества жизни, обусловленное развитием сферы услуг в целом.

В результате проведенного анализа проекта ВСМ-2 Москва – Казань можно сделать следующие выводы:

- ВСМ будут способствовать повышению конкурентных преимуществ железнодорожного транспорта перед авиа- и автотранспортом; также ввиду того, что ВСМ это высокотехнологичный объект будет наблюдаться выраженный технологический рывок в железнодорожной отрасли;
- развитие высокоскоростного движения в России возможно на условиях государственно-частного партнерства, а именно при значительном участии государства в финансировании проекта;
- при оценке возможности и экономической целесообразности реализации проекта необходим корректный учет внешних эффектов, возникающих при строительстве ВСМ.

Е.Ю. Камчатова
канд. экон. наук, доц.
(ГУУ, г. Москва)

ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ В ЭНЕРГЕТИКЕ

В последние годы в экономике складывается устойчивое понимание важности и необходимости инноваций для развития и обеспечения долгосрочной конкурентоспособности компании. Такая тенденция характерна и для такой важной отрасли, как энергетика. Тем не менее, достаточно часто на практике употребляется ограниченное представление понимания термина «инновация». Как правило, под инновациями понимаются новые технологии или продукты, пока не получившие широкого распространения. Такое представление об инновациях ограничивает взгляд руководителей о «горизонтах возможностей» инновационного развития энергокомпаний. Для раскрытия этих перспектив, необходимо понимать, что в качестве инновации можно рассматривать любое нововведение в деятельность компании, которое направлено на достижение ее стратегических целей, на создание и получение новой ценности, а также совершенствование производства уже известных товаров, услуг, процессов.

С точки зрения инновационного развития электроэнергетический комплекс, включающий в себя генерирующие, электросетевые и энергосбытовые компании, может