

Секция 3

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ СУБЪЕКТОВ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА

A. Akutina
Catania University (Italy)

РОЛЬ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ В РАЗВИТИИ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ МЕЖДУ РОССИЕЙ И ЕС: АКТУАЛЬНОСТЬ ВЗАИМНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ

Актуальным вопросом в отношениях Российской Федерации и Европейского Сообщества являются мультимодальные средства и способы сообщения. Россия утвердила себя как один из ведущих и надежных партнеров Европы по поставкам энергосырьевых ресурсов. Необходимость в российском газе и нефти стоит на первом месте во многих европейских странах, о данном факте свидетельствует увеличение добычи полезных ископаемых на территории Российской Федерации. Благоприятная ситуация, сложившаяся до кризиса 2008 г., позволила осуществить ряд смелых проектов, которые в настоящий момент находятся в стадии глубокого анализа в соответствии с новыми нормами и регламентами устойчивого посткризисного развития в экономической, политической и экологической сферах. Статистические данные подтверждают увеличение на 43 % импорта энергоресурсов на территорию Европейского союза в первой половине 2008 г. по сравнению с первым полугодием 2007 г. Реализация ряда проектов затрагивает взаимоотношения с соседними регионами, которые в настоящий момент имеют возможность стать посредниками во взаимовыгодном сотрудничестве Российской Федерации и Европейского союза. Очевидно, что мировой кризис изменил сложившуюся экономическую ситуацию. Потребовались серьезные социальные гарантии для населения.

Инновационный путь развития является на данном этапе проектом, который требует расширенной финансовой поддержки как со стороны государства, так и частного сектора. Инновационный путь развития Российской Федерации учитывает в первую очередь геополитические изменения на западной границе страны. Данные изменения касаются модификации региональных сетей коммуникации, т.е. предполагаемые транспортные сценарии. Данные сценарии проектируются с учетом следующих факторов: внешнее перемещение субъектов, таких как население, экономическое развитие, энергия, технологический прогресс и социальные изменения; внутреннее перемещение субъектов, таких как инфраструктура, средства транспорта, влияние транспорта на окружающую среду и общество; политические перемещающиеся субъекты, т.е. основная политическая ответственность, влияющая на

транспортную систему в целом, и управление транспортным сектором. Предполагаемые сценарии четко обозначают снижение выделения углекислого газа (далее — CO_2) в атмосферу. Сложно предположить, какими будут средства транспорта в долгосрочной перспективе, очевидно, что технологический прогресс будет развиваться в рамках оптимизации экологической ситуации. Ориентация европейских стран на снижение парникового эффекта, в особенности направленное на уменьшение выделения CO_2 в атмосферу, влияет на отношение с соседними регионами. Увеличение мобильности населения влечет за собой увеличение выбросов вредных веществ в окружающую среду. Население транзитных стран между ЕС и Российской Федерацией, таких как Белоруссия, Украина, влияет на увеличение передвижения на дальние расстояния внутри и за пределами ЕС. Взаимовлияние и увеличение грузового и пассажирского транспорта и ВВП происходит по принципу устойчивого роста и увеличения транспортной системы и ВВП. Возникает вопрос эластичности развития транспортной системы и ВВП. Эластичность грузовой транспортной системы напрямую связана с ВВП и типом осуществляемых перевозок. Если национальные транспортные системы обладают низкой эластичностью, то транспортная система, связанная с экспортом и импортом в тонно-километрах внутри ЕС демонстрирует рост и эластичности наравне с ростом ВВП. Развитие транспортной системы происходит более быстрыми темпами при условии сотрудничества с приграничными регионами, в первую очередь, из-за импорта сырой нефти и нефтепродуктов из Норвегии и России, что напрямую связано с экономическим развитием. При учете международного торгового оборота увеличение поставок нефти демонстрирует значительный рост по сравнению с европейским ВВП. Естественно, что развитие и проектирование транспортной системы в одном территориальном регионе затрагивает внешние отношения с близлежащими регионами. В заданном контексте развитие европейско-российских отношений имеет множество преимуществ для Республики Беларусь как транзитного государства между Европой и Россией и может стать вполне реальной перспективой.

Инновационный путь развития в первую очередь затрагивает ряд модификаций в проектировании транспортной системы: модальных узлов и новых средств коммуникации. На общеевропейском уровне прослеживается тенденция (на национальном и региональном уровне) разграничения северного, где доля железнодорожного грузового транспорта значительна, и южного европейских регионов, где преобладает автомобильный транспортный сектор. Данная ситуация сигнализирует о влиянии национальной политики на систему проектирования и развития транспорта. И если общеевропейская система автодорожного транспорта уже сложилась, то гармонизация железнодорожной системы перевозок является труднодостижимой на данном этапе развития цели. В системе российского и белорусского пассажирского и грузового транспорта преобладают железнодорожные перевозки. При правильном про-

ектировании транспортных мультимодальных узлов между ЕС и Россией и введении международных стандартов сервиса и качества железнодорожных перевозок, а также использовании инновационных разработок в области технологического обслуживания транспортного сервиса и видов средств передвижения, позволит Белоруссии реализоваться в роли надежного посредника.

*Ю.О. Бакланова, канд. экон. наук
Вятский государственный университет
(Киров, Российская Федерация)*

ОСНОВНЫЕ МЕТОДЫ ФОРМИРОВАНИЯ ИННОВАЦИОННЫХ ПРОГРАММ И ПРОЕКТОВ

Одним из популярных направлений исследований теории управления организационными системами является разработка моделей управления проектами. Вызывает интерес то, что данное направление нашло широкое применение в практике отечественных предприятий.

Большинство предприятий уже научилось распределять ресурсы и действовать в круговороте множества проектов, соблюдая при этом все графики, сроки и бюджеты. Поэтому в данной статье хотелось бы сделать упор на успех — успех будущий (стратегического выбора).

Основной проблемой при формировании портфеля инновационных проектов является проблема успешного выбора. Выбранные проекты имеют общеизвестные формальные признаки успешности: финансовые показатели (срок окупаемости, NPV и др.), полное соответствие стратегии и т.п. Однако, когда выбор сделан и проект запущен, многие руководители задаются вопросом: правильно ли был сделан выбор в особенности, если от выбора проекта зависит дальнейшая судьба организации.

Использование методики, основанной на выявлении скрытых закономерностей (интеллектуальный анализ данных), противоречит существующим официальным показателям эффективности проектов. Основной причиной служит недоверие к данной методике и отсутствие специалистов, способных осознать, что значит провести интеллектуальный анализ данных. В сущности, интеллектуальный анализ данных базируется на тех же формальных показателях, которыми пользуются все финансовые и производственные структуры. Отличие состоит лишь в логике принятия решения, т.е. предлагается, используя механизмы интеллектуального анализа данных, новая концепция статистической обработки информации, построить новые алгоритмы, на основании которых можно провести отбор проектов в портфель проектов.

Рабочая гипотеза, которая может подвергаться корректировке, следующая: существуют проекты, которые характеризуются потенциальной успешностью, которая зачастую скрыта, т.е. не лежит на поверхности, а следовательно, существует определенная классификация относи-