

УДК 332.1:338.24

**Мягкая модель управления международным транспортным коридором:
маркетинговый аспект****Мартынов Б.В.**

Кандидат философских наук,
доцент кафедры международного менеджмента
Южного университета (Институт управления, бизнеса и права)
(Ростов-на-Дону)

**Прокопенко Е.С.**

Кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и менеджмента
Ростовского государственного университета путей сообщения

В статье описана система управления международными транспортными коридорами в условиях нестабильности и представлена ее концептуальная модель. Традиционный подход, основанный на четкой логике, стал сложной проблемой в области управления транспортными коридорами и не отвечает современным социально-экономическим реалиям. В настоящем исследовании обосновывается, что многоканальный мониторинг транспортных коридоров и методы нечеткой логики, применимые для очень сложных или невозможных расчетов, могут снизить основные риски развития.

Ключевые слова: глокализация, VUCA, международный транспортный коридор, система менеджмента, дизайн-мышление, нечёткая логика, мягкая модель управления, маркетинг.

Современные мировые процессы, относящиеся к социально-экономическим и культурно-политическим сферам, протекают в контексте двух тенденций – глокализации и бытийной неопределённости, которую в западной литературе описывают аббревиатурой *VUCA* [1], под которой подразумевают сложную неустойчивую систему взаимодействий, генерирующую большое количество ситуаций, разрушающих порядок, и управление которой осуществляется в рамках синергетики и менеджмента хаоса.

Эффект глокализации проявляется в диффузии региональной специфики социального, культурного, экономического характера и глобальных процессов в контексте продвижения и самопрезентации регионов на глобальной арене. Этот процесс характеризуется «установлением связей с сопредельными территориями, развитием межрегиональных

объединений поверх границ национальных государств» [2]. Суть глокализационных процессов, как представляется, демонстрируется в деятельности международных транспортных коридоров (далее – МТК), которые, как продукт взаимосвязи глобальных и региональных сообществ, решают многие проблемы различной масштабируемости.

МТК – это «часть национальной или международной транспортной системы, обеспечивающая значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включая в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении, а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок» [3]. Управление МТК направлено на унификацию и гар-

монизацию законодательств стран – участниц МТК, их культурную и техническую конвергенцию. Соответственно, «интеграция локальной модели пространственного развития региональной экосистемы в систему международных транспортных коридоров может стать акселератором, создающей эмерджентные свойства совокупности усилий и возможностей малого бизнеса, организаций научно-инновационной направленности, образовательных учреждений и органов власти» [4].

Выделенные тренды и специфика функционирования МТК детерминирует поиск оптимальной модели системы менеджмента международного транспортного коридора. Система менеджмента в общем виде представляет собой «целостный и открытый комплекс управленческих действий, которые взаимосвязаны, регулярно выполняемые и позволяющие внедрять долгосрочные стратегии с максимальной прибылью за счёт обеспечения конкурентоспособности и способности к саморегулированию и самоорганизации входящих в систему элементов, а также достижениями целей при изменчивых внешних условиях» [5].

Управление международным транспортным коридором прямо связано с управлением региональных экономических систем в условиях неопределённости и неустойчивости развития окружающей среды. «Развитие социально-экономической сферы региона и страны в целом напрямую зависит от оптимизации обозначения сингулярного редуцирования взаимосвязей между элементами системы менеджмента международного транспортного коридора» [6]. В этом контексте маркетинговая модель менеджмента МТК, с нашей точки зрения, имеет практические предпочтения, так как результативность менеджмента МТК коррелирует с эффективностью кооперации региональных экономических систем, определяющим фактором чего является «выявление пула потребностей и возможностей каждого региона для получения оптимальной модели транспортного коридора и системы его менеджмента» [7]. Искомую совокупность региональных потребностей и возможностей в *VUCA* условиях

описать точными категориями чёткой логики не всегда возможно, поэтому необходимо использовать модели теории мягких вычислений с инструментариями нечёткой логики [8].

Согласно проведённым исследованиям [9], сегодня наблюдается общая положительная динамика инвестиционной активности в рамках основного капитала РФ (рис. 1), но, к сожалению, данные темпы не затронули транспортной инфраструктуры в должной мере.

Динамика детерминант эффективности инвестиционных процессов МТК находит свое отражение в изменении инвестиции как ключевого качественно-го параметра МТК (рис. 2).

Данные детерминанты на практике реализуются через более детализированный анализ состояния системы управления и ее эффективности, т.е. через исследование параметров для формирования системы управления МТК (рис. 3).

Рассматриваемые параметры делятся, как показывает практика, на те, что используются повсеместно для выделенного нами анализа на так называемые четкие параметры (к ним можно отнести общий грузооборот, изменение ВВП стран – участниц МТК, уровень транспортной инфраструктуры, количество новых предприятий, изменения издержек производства, конкурентоспособность) и, конечно же, крайне редко задействованные в исследованиях результативности управления, но тем не менее в современных условиях все более сильно на нее влияющие нечеткие параметры, такие как кадровый эффект, количество партнерских соглашений в рамках МТК, реализация программ развития МТК, маркетинговый эффект от взаимодействия субъектов торговли. К сожалению, так как отслеживание и анализ нечетких параметров не имеет прямого экономического эффекта, то данные элементы часто игнорируются.

Особую актуальность для формирования результативной системы менеджмента международного транспортного коридора приобретает в условиях диджитализации и неопределенности представленная ниже модель принятия маркетингового решения

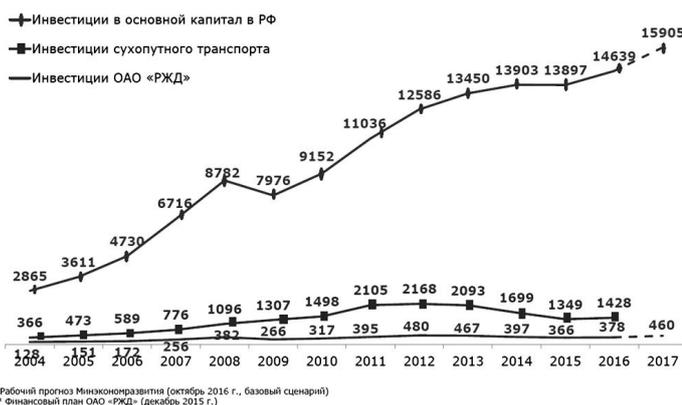


Рис. 1. Динамика инвестиций, млрд. руб. [9]



Рис. 2. Детерминанты эффективности инвестиционных процессов МТК



Рис. 3. Параметры для формирования системы управления МТК

в системе менеджмента транспортного коридора (рис. 4).

Рассматривая процесс принятия маркетинговых решений в современных условиях можно говорить о часто встречающихся на практике недочетах, заключающихся в отсутствии полноценного профиля управленческих и экономических особенностей рабочей социоэкономической модели. Исходя из этого принимаются «проверенные», показавшие себя надежными приемы, инструменты и «готовые» решения, которые не учитывают влияние косвенных, сопутствующих факторов, что в свою очередь при-

водит к ошибкам во внедряемых маркетинговых решениях.

Модель принятия маркетингового решения базируется на внедрении в процесс мониторинга, осуществляющегося в рамках многоканального управления МТК, инструментов нечеткого анализа. Элементом, наиболее активно способствующим внедрению данного вида анализа в модель управления с целью повышения эффективности всей системы через работу с источниками данных, является межвузовская образовательная платформа в связи с тем, что именно данная структура стимулирует обмен информацией и технологиями, а также осуществляет

подготовку управленческих кадров МТК. В рамках функционирования платформы проводится анализ показателей деятельности МТК: оценка уровней оснащения объектов транспортной инфраструктуры и профессиональной подготовки в области управления МТК, состояния общего грузооборота, конкурентоспособности, а также структурирование и исследование характеристики услуг, относящихся к перевозкам. Результат данной диагностики, проводимой через постоянный многоканальный мониторинг, используется в рамках управления МТК и в конечном итоге влияет на ее структуру и стратегию, а также базовые требования, формирующие в своей совокупности через использование аналитического маркетинга с привлечением методов системного анализа, на общую базу знаний правил принятия управленческих и маркетинговых решений, которые в дальнейшем могут уже использоваться всеми элементами МТК как напрямую, так и косвенно.

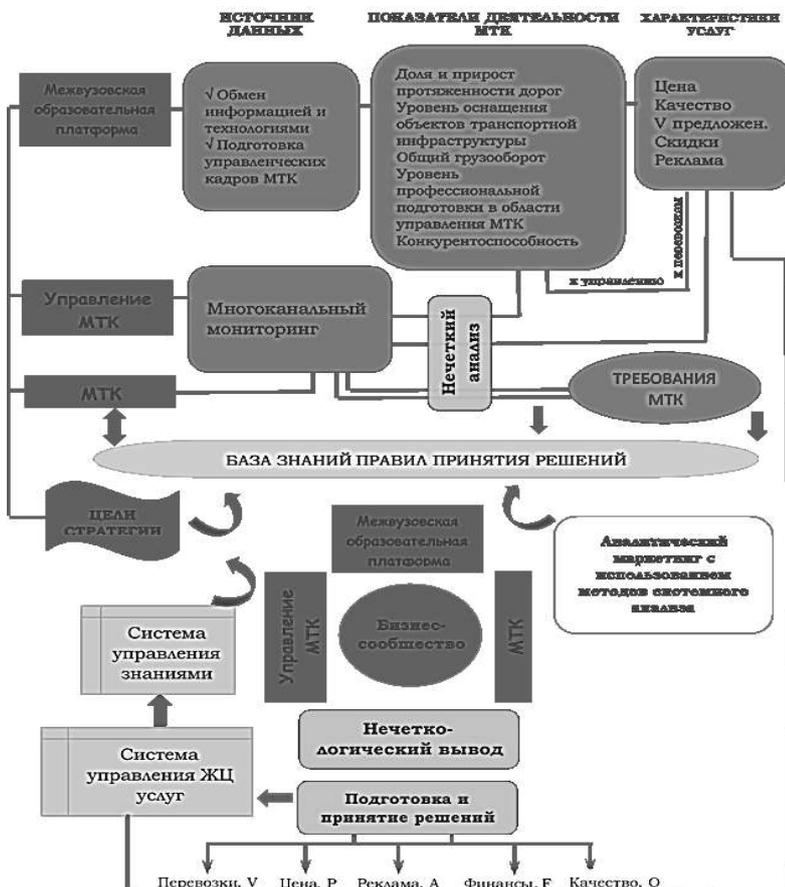


Рис. 4. Модель принятия маркетингового решения в системе менеджмента транспортного коридора

а также базовые требования, формирующие в своей совокупности через использование аналитического маркетинга с привлечением методов системного анализа, на общую базу знаний правил принятия управленческих и маркетинговых решений, которые в дальнейшем могут уже использоваться всеми элементами МТК как напрямую, так и косвенно.

Сама система управления знаниями формируется под непосредственным влиянием системы управления жизненным циклом услуг МТК. В ней учитываются базовые параметры принятия и подготовки решений, т.е. те самые характеристики услуг, влияющие на поведение посредников и эффективность управления МТК, которые обрабатывает в рамках нечёткого анализа межвузовская образовательная платформа и система управления МТК как раз с целью реализации полноценного анализа существующей социоэкономической ситуации, а также возможных будущих рисков для бизнес-сообщества в целом и МТК, в частности.

Нечеткий анализ используется в данной модели при работе с требованиями МТК при реализации принятия решений на основе базы знаний, на которую по-

мимо этого влияют цели стратегии и базовые подсистемы МТК, основанные на системе управления знаниями. В данную систему включены подсистемы бизнес-сообщества и системы управления жизненным циклом услуг, в которой и происходит подготовка и принятие решений учитывающая количественное отражение характеристики услуг, такие как объем перевозок, уровень цен, рекламная деятельность, финансовая составляющая услуг и их качество. Реализация на практике этих систем на основании нечеткого анализа позволяет более эффективно осуществлять аналитический маркетинг с использованием методов системного анализа. Основываясь на выводах об эффективности применения нечеткой логики в рамках анализа и диагностики, предложенных Ю.Е. Кувайсковой при рассмотрении правил нечеткой логики, которые позволяют моделировать систему в случае недостаточной эффективности или невозможности использования традиционных методов, можно говорить, что реализация предложенной нами модели позволит повысить эффективность систем МТК, так как применение нечеткой логики позволяет повысить точность диагностики на 5-8 % по сравнению с базовыми методами машинного обучения [10].

Таким образом, деятельность управленческих структур МТК оценивается совокупностью социальных, производственных, инвестиционных и других видов эффектов, которые в любом случае являются опосредованными факторами. Они учитываются в принятии управленческих решений через рассмотрение общего объема перевозок, ценовой конъюнктуры, показателей маркетинговой сферы деятельности, через реализацию рекламной внутренней и внешней деятельности, сказывающейся на осуществлении общей миссии МТК, а также основных финансовых трендов, оказывающих влияние в рамках синергетического эффекта от взаимодействия подсистем МТК. Качество управленческих решений, реализуемых в МТК, позволяет достичь необходимых эффектов и целей, подготовка и принятие решений на основе нечетко-логистических выводов, учитывающих специфику современных постоянно изменяющихся, управленческо-маркетинговых, торговых взаимоотношений, позволяет повысить результативность и качество обратной связи системы управления жизненным циклом услуг МТК.

Литература:

1. Sullivan J. VUCA: the New Normal for Talent Management and Workforce Planning. – URL: <https://www.ere.net/vuca-the-new-normal-for-talent-management-and-workforce-planning/> (дата обращения 18.07.2019).
2. Шаромов А. Глобализация и глокализация в примерах яркого брендинга. – URL: <http://www.eurokraina.ru/posts/view/126> (дата обращения 18.07.2019).
3. Прокопенко Е.С., Мартынов Б.В. Концептуальные основы управления системой региональных транспортных коридоров на основе технологии блокчейн // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2018. – № 7 (98). – С. 44-46.
4. Мартынов Б.В., Прокопенко Е.С. Интеграция региональной экономики в систему международного транспортного коридора как элемент национальной программы повышения производительности труда // Экономический рост: Факторы эффективного развития / Под общ. ред. Г.Ю. Гуляева – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». – 2017. – С. 38-46.
5. Система менеджмента. – URL: <https://www.e-executive.ru/wiki/index.php> (дата обращения 18.07.2019).
6. Прокопенко Е.С. Условия и факторы результативного функционирования региональной инновационной системы: автореф. дис. ... канд. экон. наук. – Ростов-на-Дону, 2009. – 32 с.
7. Мартынов Б.В. Применение нечёткой логики в маркетинговом управлении международным транспортным коридором // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2019. – Т. 5. – № 1. – С. 245-249.
8. Zadeh, Lotfi A. Fuzzy Logic, Neural Networks and Soft Computing // Communications of the ACM. – 1994. -Vol. 37 – № 3. – P. 48-56.
9. Лapidус Б.М. Транспортная бизнес экосистема. Вызовы времени. – URL: <https://docplayer.ru/60167939-Lapidus-boris-moisevich.html> (дата обращения 18.07.2019).
10. Кувайскова Ю.Е. Использование нечеткой логики для диагностики технического состояния объекта // Известия Самарского научного центра РАН. – 2018. – № 4-3. – URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/ispolzovanie-nechetkoy-logiki-dlya-diaagnostiki-tehnicheskogo-sostoyaniya-obekta> (дата обращения: 18.07.2019).

Soft Model of International Transport Corridor Management: Marketing Aspect

Martynov B.V.
Southern University (IMBL) (Rostov-on-Don)

Prokopenko E.S.
Rostov State Transport University

The paper outlines management system for international transport corridors in a volatile environment and features its conceptual model. Traditional approach based on clear logic has become a challenging issue in the field of transport corridor management and does not meet modern socio-economic reality. The present study substantiates that multichannel monitoring of transport corridors and fuzzy logic methods, applicable to highly complex or impossible calculations, can reduce main development risks.

Key words: glocalization, VUCA, international transport corridor, management system, design thinking, fuzzy logic, soft management model, marketing.

