

УДК 658.8

**ПРИМЕНЕНИЕ НЕЧЁТКОЙ ЛОГИКИ В МАРКЕТИНГОВОМ
УПРАВЛЕНИИ МЕЖДУНАРОДНЫМ ТРАНСПОРТНЫМ
КОРИДОРОМ**

Мартынов Б.В.

к.ф.н., доцент

кафедра «Международный менеджмент»

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

e-mail: martynov@iubip.ru

Аннотация: В статье рассмотрено влияние глокализации на выбор модели управления международными транспортными коридорами. Предложена гипотеза, что глокализация объединяет региональные экосистемы с разными характеристиками в единое пространство посредством включения в структуру международного транспортного коридора. Высказывается мысль, что для эффективного управления транспортным коридором необходимо выбирать маркетинговую модель, построенную на принципах нечёткой логики.

Ключевые слова: глокализация, международные транспортные коридоры, региональная экосистема, система менеджмента, маркетинг, дизайн-мышление, нечёткая логика.

**APPLICATION OF FUZZY LOGIC IN MARKETING MANAGEMENT BY
INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR**

Martynov B.V.

Abstract: The article discusses the impact of globalization on the choice of management model for international transport corridors. A hypothesis is proposed that glocalization unites regional ecosystems with different characteristics into a single space by incorporating an international transport corridor into the structure. It is suggested that in order to effectively manage the transport corridor, it is necessary to choose a marketing model built on the principles of fuzzy logic.

Key words: glocalization, international transport corridors, regional ecosystem, management system, marketing, design thinking, fuzzy logic.

Характер современных мировых социально-экономических и культурно-политических процессов можно описать двумя терминами – глокализация и VUCA неопределённость. Термин VUCA описывает среду, в которой мы живём, как неустойчивую, индетерминированную, сложную по количеству

факторов и их взаимосвязи и предполагает формирование модели управления в рамках менеджмента хаоса для работы с огромным числом разрушительных ситуаций [5].

Глокализация определяется как действия региональных властей с учетом локальной социальной, культурной, экономической и пр. специфики в условиях глобализирующегося мира по управлению процесса вывода локальных территорий напрямую в глобальный мир. Этот процесс характеризуется установлением связей с сопредельными территориями, развитием межрегиональных объединений поверх границ национальных государств [4]. Одной из важнейших форм глокализации являются международные транспортные коридоры, как факторы конвергенции взаимосвязи глобальных и региональных сообществ, которые через решение общих проблем помогают решать локальные.

Под МТК понимают часть национальной или международной транспортной системы, которая обеспечивает значительные международные грузовые и пассажирские перевозки между отдельными географическими районами, включает в себя подвижной состав и стационарные устройства всех видов транспорта, работающие на данном направлении [7], а также совокупность технологических, организационных и правовых условий осуществления этих перевозок.

Организация МТК ставит своей целью унификацию национальных законодательств, гармонизацию транспортных систем Востока и Запада, создание международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающей применение единой технологии перевозок, как основы создания глобальной логистической системы – мировой транспортной системы.

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 [2].

Вышесказанное актуализирует проблему создания единой системы менеджмента МТК и поиск оптимальной модели и инструментов интеграции социальных, экономических, правовых, культурных факторов и институций в единую систему управления.

Система менеджмента 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 [3].

Глокализационная форма взаимоотношений региональных экономик, помноженная на эффекты VUCA мира, однозначно предполагает доминирование маркетинговой модели управления развитием МТК, как совокупности различных локальных пространств. Эффективность управления МТК будет зависеть от эффективности взаимодействия этих регионов, их заинтересованностью в деятельности мтк, согласованности, трансперабельности. Поэтому определяющим здесь становится выявление пула потребностей и возможностей каждого региона для получения оптимальной модели транспортного коридора и системы его менеджмента.

Одной их современных моделей маркетинга является дизайн-мышление – метод разработки продуктов, сервисов, услуг, ориентированных на пользователя. Дизайн-мышление всегда ставит в центр пользовательский запрос и только потом возможности технической реализации и экономические возможности [1].

Метод дизайн-мышления состоит из последовательности следующих этапов: эмпатия – фокусировка – генерация идей – выбор идеи – прототипирование - тест. Интересным для темы настоящего исследования

является выбор инструмента реализации 2 этапа – фокусировки, результатом которого является сборка различных потребностей, на основе чего происходит формулирование результирующей проблемы, которая, в свою очередь, является основой для поиска и выбора управленческого решения, коррелирующего архитектуру международного транспортного коридора.

Так как совокупность факторов, характеризующих возможности и потребности региональных экосистем обладает неточным описанием и выходят за рамки чёткой логики, целесообразно и эвристично для их анализа применить методы нечёткой логики в рамках теории мягких вычислений Лотфи Заде [6].

Рассматривая в качестве искомых факторов такие параметры региональных экосистем, как: оборачиваемость, насыщенность каналов товародвижения, качество логистики, количество и качество кадрового потенциала, инвестиционный баланс, качество образовательной системы, уровень качества жизни, насыщенность логистической инфраструктуры, экологическое состояние, уровень предпринимательской активности, уровень социальной напряженности мы можем составить «балансовую таблицу оценок», применяя теорию многоуровневых классификаторов и получить, в конечном счёте точное управленческое решение.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дизайн-мышление. Гайд по процессу // URL: <http://tilda.education/courses/web-design/designthinking/> (дата обращения 08.02.2019).

2. 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: монография / Под общ. Ред. Г.Ю. Гуляева – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение». – 2017. – С. 38 – 46.

3. Система менеджмента // URL: <https://www.e-xecutive.ru/wiki/index.php> (Дата обращения 08.02.2019).

4. Шаромов А. Глобализация и глокализация в примерах яркого брендинга. Электронный ресурс. URL: <http://www.eurokraina.ru/posts/view/126> (Дата обращения 02.04.2018).

5. 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 08.02.2019).

6. Zadeh, Lotfi A., «Fuzzy Logic, Neural Networks, and Soft Computing», Communications of the ACM, March 1994, Vol. 37 No. 3/

7. Целых А.Н., Кузнецова И.С. Интеллектуальная система поддержки принятия решений при управлении движением общественного транспорта // Сборник трудов конференции «Современные информационные технологии: тенденции и перспективы развития», 2014, с. 417-419.

8. Мартынов Б.В., Коханова В.С. Особенности финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров как фактора безопасности региональной экосистемы // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № 1. – С. 27-32.