

7. Волгоградская область в цифрах. 2014 : краткий сб. / Тер. орган Фед. службы гос. статистики по Волгоград. обл. Волгоград: Волгоградстат, 2015. 376 с.
8. Попов П. В., Шевченко О. В., Морозов А. В., Давыдкина И. Б. Построение региональной сети складов общего назначения на территории Волгоградской области // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2015. № 2 (31). С. 99–102.
9. Попов П. В., Мирецкий И. Ю. Оценка влияния основных экономических показателей на выбор месторасположения складов общего назначения на примере Волгоградской области // Логистика. 2015. № 5. С. 52–57.
10. Попов П. В., Мирецкий И. Ю., Полковников А. А. Формирование опорной сети складов общего пользования на территории Волгоградской области // Логистика. 2014. № 4. С. 36–39.

REFERENCES

1. Regions of Russia. Socio-economic indicators – 2014. [Electronic resource] / Federal service of state statistics. Official site URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/B14_14p/Main.htm (date of viewing: 20.02.2016).
2. Regions of Russia. Socio-economic indicators – 2015. [Electronic resource] / Federal service of state statistics. Official site URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/publications/catalog/doc_1138623506156 (date of viewing: 20.02.2016).
3. Gusev S. P. Issues of definition of the warehouse location // Logistics. 2011. No. 2. P. 53–55.
4. Dybskaya V. V. Logistics of warehousing: textbook. M. : INFRA-M, 2014. 559 p.
5. Moiseeva N. K. Economic bases of logistics: textbook / Edited by V. I. Sergeev. M. : INFRA-M, 2014. 528 p.
6. Sergeev V. I. Corporate logistics in questions and answers / Under the general and scientific editorship of professor V. I. Sergeev. 2nd edition, revised and amended. M. : INFRA-M, 2013. 634 p.
7. Volgograd region in numbers. 2014: concise collection / Territorial authority of the Federal service of state statistics in Volgograd region. Volgograd: Volgogradstat, 2015. 376 p.
8. Popov P. V., Shevchenko O. V., Morozov A. V., Davydкина I. B. Development of regional network of general-purpose warehouses in Volgograd region // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2015. No. 2 (31). P. 99–102.
9. Popov P. V., Miretsky I. Yu. Assessment of impact of the major economic indicators on selection of location of the general-purpose warehouses on the example of Volgograd region // Logistics. 2015. No. 5. P. 52–57.
10. Popov P. V., Miretsky I. Yu., Polkovnikov A. A. Establishing the backbone network of the general-purpose warehouses in Volgograd region // Logistics. 2014. No. 4. P. 36–39.

Как цитировать статью: Попов П. В., Шевченко О. В., Морозов А. В., Давыдкина И. Б. Региональная сеть распределительно-подсортировочных складов класса А+ на территории Волгоградской области // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 2 (35). С. 86–90.

For citation: Popov P. V., Shevchenko O. V., Morozov A. V., Davydкина I. B. Building a regional network of class A+ utility warehouse in the Volgograd region // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2016. № 2 (35). P. 86–90.

УДК 338.2:656.073
ББК 65.37-81

Silantev Aleksandr Valerievich,
candidate of economic, associate professor of
the department of logistics and commerce of
Baikal State University,
Irkutsk,
e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru

Силантьев Александр Валерьевич,
канд. экон. наук, доцент
кафедры логистики и коммерции
Байкальского государственного университета,
г. Иркутск,
e-mail: silantev.aleksandr@rambler.ru

К ВОПРОСУ О ПОНЯТИИ И КЛАССИФИКАЦИИ ТРАНСФОРМАЦИЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

THE ISSUE OF DEFINITION AND CLASSIFICATION OF TRANSFORMATIONS IN TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (4. Логистика)
08.00.05 – Economics and management of national economy (4. Logistics)

В статье приведены результаты исследований в отношении термина «трансформация». Предложен термин «трансформация транспортно-логистических систем» с учетом специфичных черт исследуемых систем. Представлена авторская классификация трансформаций

транспортно-логистических систем. В рамках классификации предложено восемь признаков, характеризующих возможный характер трансформаций транспортно-логистических систем под воздействием внешних и внутренних факторов. Полученные результаты исследования

позволят более рационально использовать материальные и информационные ресурсы при стратегическом планировании и управлении транспортно-логистическими системами за счет возможности детально оценить последствия управленческих воздействий на стадии принятия решений.

The article presents results of research on the term «transformation». The term «transformation of transport and logistics systems» is proposed with regard to the specific features of the systems under consideration. The author's classification of transformation of the transport and logistics systems is presented. Eight indicators are proposed within the classification, which characterize the possible nature of transformations of the transport and logistics systems under the influence of external and internal factors. The obtained results will allow utilizing the material and information resources more efficiently for strategic planning and management of the transport and logistics systems through the possibilities of more detailed assessment of consequences of the managerial impacts at the stage of decision making.

Ключевые слова: логистика, транспортная логистика, транспортно-логистическая система, внешняя среда, трансформация транспортно-логистических систем, классификация, стратегическое управление, управленческое воздействие, эффективность управления транспортно-логистическими системами, терминология логистики.

Key words: logistics, transportation logistics, transport and logistics system, external environment, transformation of transport and logistics systems, classification, strategic management, managerial impact, efficiency of transport and logistics systems' management, terminology of logistics.

В настоящее время в условиях динамично изменяющихся условий внешней среды, которые характеризуются высокой степенью нестабильности и слабой прогнозируемости, очевидным становится переход глобальной экономической системы, в том числе российской, на новую парадигму развития (постиндустриального развития), в которой ключевыми ресурсами являются знания и информация.

Фундаментальные изменения во внешней бизнес-среде создают новые вызовы как для экономических наук в целом, так и для транспортной логистики в частности.

На наш взгляд, наработанный методологический аппарат в области управления и организации транспортно-логистических систем не в полной мере отражает существующие и, что более важно, будущие реалии.

Проблемы трансформаций экономических систем развиваются в рамках трансформационной экономики, являющейся одной из отраслей экономической теории. При этом в транспортной логистике и логистике в целом вопросы трансформаций логистических и транспортно-логистических систем изучены слабо.

Необходимость совершенствования методологических основ транспортной логистики, исходя из складывающихся реалий, обусловила **актуальность** данного исследования

Целью настоящего исследования является развитие терминологического аппарата транспортной логистики.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие **задачи**:

- сформулировать понятие «трансформация транспортно-логистических систем» с учетом их специфики;

- разработать классификацию трансформаций с детализацией возможных последствий управленческих воздействий на тот или иной вид трансформаций.

По результатам анализа научной литературы [1–23] выявлено понятие «трансформация», под которым подразумеваются «преобразование структур, форм и способов, изменение целевой направленности деятельности» [3; 11].

Данное понятие является переводом с латинского языка и, по сути, универсально. Может быть применено в таком смысле в любой области знаний: от естественных до гуманитарных наук.

Кроме этого существует понятие «трансформация мировой экономики» [22], под которым подразумеваются процессы изменения в экономических системах и в обществе в связи с переходом к постиндустриальному типу развития, под влиянием факторов глобализации экономических систем и в связи с повышением роли экологизации в обществе.

В диссертационной работе Т. Е. Евтодиевой [7] исследован аспект организационных форм логистических сетей и, в частности, аспекты трансформации организационных форм логистики. Главным образом, трансформации логистических систем в данной работе увязываются с переходным состоянием экономической системы, с вопросами глобализации мировой экономики. При этом предлагается термин «неоэкономика» для описания развития. Сам по себе термин «трансформация» не выделяется исследователем в отдельную категорию.

Исходя из контекста диссертационного исследования Т. Е. Евтодиевой, понятие «трансформация» увязывается с эволюционными изменениями, в частности организационных форм функционирования логистических систем. В целом, можно констатировать, что в качестве понятия «трансформация» используется классическое определение (в переводе с латинского языка).

В диссертационной работе Г. М. Харисовой [20] трансформация увязывается с эволюцией экономического пространства, а также с изменением подходов к организации функционирования региональной экономики. Как самостоятельная категория понятие «трансформация», как и в ранее рассматриваемой работе, также не используется.

В результате анализа работ исследователей можно заключить, что исследуемое понятие наиболее часто употребляется в качестве синонима «изменение». При этом можно выделить специфику использования термина в каждой области научных знаний.

Понятие «трансформация транспортно-логистических систем» не выявлено. На наш взгляд, введение и формулировка такого понятия необходима, так как общее понятие «трансформация» не отражает в полной мере содержание и специфику процессов трансформации логистических систем в общем и транспортно-логистических систем (далее – ТЛС) в частности.

По результатам анализа литературы можно заключить, что под трансформацией подразумеваются внутрисистемные или межсистемные переходные процессы, связанные со структурными преобразованиями систем или их полное обновление, фактически переход от одной системы к другой (например, от командно-административной системы хозяйствования к рыночной), главным образом, на макроуровне.

На наш взгляд, понятие «трансформация» необходимо использовать в отношении не только макро-, но и микрологистических систем, вплоть до отдельных элементов.

При формулировании понятия «трансформация транспортно-логистических систем» мы исходим из классического определения понятия «трансформация».

Специфическими чертами ТЛС, которые должны отражаться в определении, на наш взгляд, являются следующие:

- в качестве основного продукта транспортно-логистической системы являются транспортные услуги;
- высокая степень технологичности операций.

Первая черта характеризует целевую направленность ТЛС систем, и, соответственно, трансформации ТЛС должны быть направлены или на выполнение комплекса транспортных услуг, или сворачивание деятельности по предоставлению транспортных услуг.

Вторая черта характеризует использование технических средств, которое жестко увязано соответствующими технологиями (перевозкой, хранением, упаковкой, документооборотом и т.д.). Следовательно, трансформации ТЛС неизбежно будут касаться технологической составляющей.

Нами предлагается следующее определение понятия «трансформация транспортно-логистических систем».

Трансформация транспортно-логистических систем – процесс изменения количественных и/или качественных характеристик систем с целью оказания комплекса транспортных услуг, соответствующих требованиям рынка.

Исходя из многообразия трансформаций, возникает задача детализации и систематизации возможных трансформаций с целью определения методов воздействия и оценки эффекта трансформаций, который может быть как отрицательным, направленным на снижение результативности ТЛС, так и положительным, связанным с повышением эффективности функционирования ТЛС.

Классификационные признаки и их описание представлены в таблице.

Предложенная классификация нуждается в пояснениях.

По масштабу трансформаций нами выделено два вида (внутрисистемные и межсистемные трансформации). Внутрисистемные трансформации, на наш взгляд, являются непрерывными и связаны с адаптацией имеющейся структуры и потенциала ТЛС к текущим изменениям внешней среды. В частности, это изменения, связанные с физическим и моральным износом основных фондов (подвижного состава, зданий и сооружений), необходимостью реагирования на изменения законодательной базы; а также изменения конкурентной среды, не требующие принятия стратегических решений по функционированию ТЛС.

Межсистемные трансформации ТЛС носят фундаментальный характер и прежде всего связаны с изменением парадигмы развития внешней среды. Межсистемные трансформации приводят к созданию новых ТЛС на базе существующих и, соответственно, к деградации действующих.

По нашему мнению, данный вид трансформаций таит в себе потенциал для конфликтов между нарождающимися элементами и взаимосвязями новых систем с действующими, в случае совпадения функционального и/или целевого назначения.

Признак зависимости от стадии жизненного цикла имеет стратегический характер и тесно связан с первым признаком. В свою очередь, развитие может быть направлено на трансформацию ТЛС в существующих рамках внутри системы и направлено на поддержание функционирования системы и/или расширение сферы деятельности по количественным и качественным параметрам. Жизненные циклы последовательно следуют один за другим: развитие (зарождение) → трансформации, направленные на затухание функционирования системы. На наш

взгляд, процессы развития и затухания имеют разнонаправленный характер и поэтому не могут одновременно происходить в отношении одного и того же элемента, подсистемы или структурной связи.

Характер процессов развития и затухания может иметь как положительный, так и отрицательный эффект для развития ТЛС и ее структурных элементов. В качестве положительного эффекта развития ТЛС является своевременная адаптация к изменяющимся внешним условиям в виде предоставления востребованных конкурентоспособных транспортных услуг. Отрицательный эффект развития может проявиться в снижении конкурентоспособности предоставляемых услуг, снижении степени адаптивности ТЛС в целом. По нашему мнению, отрицательные эффекты от развития могут проявиться при выборе ошибочной стратегии развития ТЛС, не отвечающей складывающимся внешним условиям. Выбор характера и направления развития ТЛС полностью зависит от принимаемых управленческих решений.

Процесс, обратный развитию, – затухание функционирования ТЛС, которое приводит к ликвидации отдельных элементов системы или их качественным изменениям, меняющим их функциональные возможности; к сокращению или ликвидации взаимосвязей. Процессы, происходящие в ходе затухания, нельзя однозначно назвать положительными или отрицательными. В данном случае важно, насколько затухание, так же как и развитие, является контролируемым и управляемым.

Таблица

Классификация трансформаций транспортно-логистических систем

№	Признак	Описание
1	По масштабу трансформаций	<i>Внутрисистемные трансформации. Межсистемные трансформации</i>
2	В зависимости от стадии жизненного цикла	<i>Трансформации, направленные на развитие ТЛС. Трансформации, направленные на сворачивание деятельности ТЛС</i>
3	По направлению развития	<i>Трансформации, направленные на интенсификацию функционирования ТЛС в рамках имеющегося рынка. Трансформации, направленные на территориальное расширения границ рынка ТЛС</i>
4	Поэлементные трансформации	<i>Количественные трансформации. Качественные трансформации</i>
5	Трансформации взаимосвязей	<i>Между элементами ТЛС. Между ТЛС и внешней средой</i>
6	По методам управления трансформациями	<i>Трансформации под действием директивных административных методов. Трансформации под действием директивных неформальных методов. Трансформации под воздействием косвенных методов. Неконтролируемые трансформации</i>
7	По согласованности с целями функционирования ТЛС	<i>Целевые трансформации. Побочные трансформации, происходящие вне целей функционирования ТЛС</i>
8	По скорости достижения нового состояния ТЛС	<i>Трансформации, опережающие изменения внешней среды. Трансформации, синхронизированные с изменениями внешней среды. Трансформации, запаздывающие относительно изменений внешней среды</i>

Характер трансформаций ТЛС, на наш взгляд, непосредственным образом зависит от *направления развития*. Одной из особенностей транспортно-логистических систем является невозможность существования и функционирования вне какой-либо территории, поэтому интенсификация деятельности на той территории, на которой уже функционирует ТЛС (увеличение количества выполняемых логистических операций, расширение количества транспортных услуг), безусловно, повлечет за собой необходимость трансформаций как на элементарном уровне, так и на уровне взаимосвязей между элементами и во взаимосвязях с внешней средой. Интенсификация деятельности в пределах обслуживаемой территории может осуществляться за счет имеющихся резервов (технологических, управленческих, информационных и кадровых).

Территориальное расширение функционирования ТЛС влияет непосредственным образом на весь комплекс управленческих функций, технологическую составляющую и, как следствие, на кадровую составляющую. В целом возможны три варианта территориального расширения: на сопредельные территории, непосредственно прилегающие к обслуживаемой территории; территории в рамках государственных границ, не прилегающие непосредственно к обслуживаемой территории; зарубежные рынки. Безусловно, что степень трансформации ТЛС будет зависеть от объемов расширения охватываемой территории и, соответственно, дополнительного объема рынка.

Любая система состоит из двух составляющих: элементов и взаимосвязи между элементами. В связи с этим логично предложить два признака трансформаций: *трансформация элементов* (поэлементная трансформация) и *трансформация взаимосвязей*.

В зависимости от характера трансформаций ТЛС количество элементов может увеличиваться или сокращаться. Под влиянием технических средств (транспортных средств, информационных средств, средств для хранения и переработки материальных ресурсов), в связи с возникновением специфических требований хозяйствующих субъектов и населения, являющихся источником грузопотоков, неизбежны качественные изменения элементов ТЛС.

Любая система отличается от аддитивной совокупности наличием и характером взаимосвязей между элементами. В данном случае ТЛС не являются исключением. По нашему мнению, характер взаимосвязей внутри ТЛС и при взаимодействии с внешней средой определяется особенностями технологических процессов и системой управления. Трансформации взаимосвязей внутри ТЛС непосредственным образом зависят от человеческого фактора и имеющейся информационной системы. Взаимосвязи происходят в рамках установленных норм и правил формального характера, отраженных в договорах, инструкциях и нормативных документах и неформального, выраженного в межличностных связях между работниками. Управление трансформациями взаимосвязей, за исключением неформальных взаимосвязей, может осуществляться через аппарат управления ТЛС.

Безусловно, что взаимодействие с внешней средой зависит в большей степени от условий, складывающейся в этой среде, чем от качества управления в ТЛС. По сути, трансформации ТЛС и их систем управления являются адаптацией на изменения внешней среды.

Одним из ключевых вопросов в классификации трансформаций является возможность/невозможность *управления трансформационными процессами*. От выбора

инструментария управления, как стратегического, так и тактического, будет зависеть характер трансформаций. В связи с этим предлагается классификационный признак «по методам управления трансформациями».

На наш взгляд, всю совокупность трансформаций по методам управления следует разделить на следующие виды:

- контролируемые управляемые,
- контролируемые и неуправляемые,
- неконтролируемые.

К контролируемым и управляемым трансформациям следует отнести процессы, происходящие внутри ТЛС. Для них может быть использован весь инструментарий директивных и косвенных методов управления.

К контролируемым и неуправляемым трансформациям следует отнести те, которые происходят под воздействием контролируемых факторов внешней среды.

С точки зрения субъекта и объекта управления, контролируемые и управляемые трансформации являются объектом по отношению к системе управления ТЛС, а во втором случае ТЛС уже является объектом управления со стороны внешних факторов. Логично предположить, что на контролируемые и неуправляемые трансформации можно влиять исключительно опосредованно. В той степени, в которой объект управления может влиять на свой субъект.

Неконтролируемые трансформации – трансформации, которые происходят или потенциально могут происходить вне информационного поля системы управления ТЛС. Последствия данных трансформаций проявляются постфактум и могут иметь как положительный, так и отрицательный эффект. Кроме этого последствия могут иметь или незначительный характер для функционирования той и или иной ТЛС, или катастрофический, но в любом случае результат будет незапланированным и непредсказуемым для субъекта управления.

На наш взгляд, неконтролируемые трансформации – это область риска и информационной неопределенности. В теории управления рисками, главным образом, рассматривают методы минимизации потерь, связанных с отрицательными проявлениями латентных факторов.

Наличие неконтролируемых трансформаций неизбежно в силу неизбежности ситуаций неопределенности во внешней среде. При смене парадигмы развития внешней среды (переход на инновационную модель экономического развития) уровень неопределенности только возрастает и, как следствие, возрастает риск неконтролируемых трансформаций.

К проявлениям неконтролируемых трансформаций, на наш взгляд, следует отнести:

- неформальные межличностные связи между работниками;
- психологическое состояние и состояние здоровья, которое работники не считают нужным раскрывать, но которое влияет на мотивацию труда;
- скрытые дефекты в техническом состоянии подвижного состава, терминалов и транспортной инфраструктуры;
- наличие «теневых» схем, позволяющих использовать материальные и денежные средства в корыстных целях;
- природные катаклизмы и глобальные климатические изменения, влияющие на средства производства, инфраструктуру и направление материальных потоков;
- политические процессы, как на национальном, так и на глобальном уровне, скрытые от большинства граждан, но при этом влияющие на структуру грузопотоков;
- проявления конкурентных отношений;

– непрогнозируемые изменения в конъюнктуре рынка, обслуживаемой ТЛС.

Предлагаемый признак «По согласованности с целями функционирования ТЛС» предусматривает два вида трансформаций: целевые и побочные. Трансформации, которые можно спланировать и реализовать в рамках ТЛС под контролем субъекта управления с заданными целями, вне зависимости от временной составляющей (стратегические или оперативные), предлагается называть целевыми трансформациями. Так как данный вид трансформаций является полностью контролируемым и управляемым, существует возможность спланировать все необходимые ресурсы (кадровые, материальные, административные, финансовые, информационные).

Побочные трансформации обусловлены рядом причин. Прежде всего, в логистических системах предполагаются интегрированные взаимосвязи между участниками системы, при которых трансформации одного из элементов в той или иной степени зависимости от глубины интеграции и технологических взаимосвязей приводят к необходимости трансформации других элементов. Трансформации в смежных звеньях логистической цепи или сети могут носить вспомогательный характер. Кроме этого, возникновение неконтролируемых трансформаций также можно отнести к разновидностям побочных трансформаций. По нашему мнению, по сравнению с целевыми, побочные трансформации требуют больше информационных и кадровых ресурсов на стадии планирования, так как по количеству их больше, чем целевых трансформаций. Далеко не все побочные трансформации, как уже было отмечено выше, являются контролируемыми, поэтому при планировании побочных трансформаций следует, на наш взгляд, опираться на критерии стратегической экономической целесообразности и факторы риска и неопределенности информационной среды.

По признаку «скорости достижения нового состояния ТЛС» нами предлагается три вида трансформаций. Наиболее сложные по организации и по содержанию являются трансформации, опережающие развитие внешней среды. Сложность определяется в фактической непредсказуемости будущего состояния внешней среды. Существующий в науке прогностический аппарат не дает 100%-го результата. При этом невозможно предсказать появление факторов, которые не воспринимаются как значимые и в ряде случаев просто не учитываются при построении прогнозных моделей. Существует масса примеров (от возникновения парового двигателя до мобильного Интернета), когда прорывы в науке и технике полностью изменяли картину мира за очень короткий срок и, как следствие, дезактуализировали существующие на тот момент прогнозы. Тем не менее, опережающие трансформации являются элементом стратегического развития. В частности, от представлений о будущем состоянии внешней среды системы управления ТЛС зависят параметры опережающих трансформаций и их реализация.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Антипов Д. С. Специфика исследования организационных изменений на грузовых автотранспортных предприятиях и прогнозирование их последствий // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2015. № 1 (30). С. 60–65.
2. Бернар И., Колли Ж. Толковый экономический и финансовый словарь: французская, русская, английская, немецкая, испанская терминология: в 2 т. Т. 2 / пер. с фр. М.: Международные отношения, 1997. 760 с.
3. Борисов А. Б. Большой экономический словарь. М.: Книжный мир, 2010. 860 с.

На наш взгляд, опережающие трансформации, направленные на создание уникальных для рынка продуктов¹, не имеющих аналогов, или на использование инновационных разработок для совершенствования уже существующих продуктов, позволяют развиваться не с опорой на прогноз развития внешней среды (не зависимо от степени точности), а с учетом возможностей активного влияния на будущее.

В глобальном масштабе подобное влияние отдельной ТЛС может быть малозаметно, но в границах своего рынка, на котором функционирует та или иная ТЛС, по нашему мнению, это вполне реализуемо. Основанием для такого суждения является наличие высокого уровня информатизации современного общества, что позволяет мгновенно распространяться информации по всему миру, и достаточно высокий уровень развития технологий, позволяющих в короткие сроки дублировать достижения конкурентов. То есть влияние на внешнюю среду возможно через высокий уровень конкурентной конвергенции, который отличает современные конкурентные отношения на любом без исключения рынке товаров и услуг.

Трансформации, синхронизированные с изменениями внешней среды и запаздывающие относительно изменений внешней среды, являются реакциями адаптации к внешней среде в кратко- и среднесрочной перспективе.

Синхронизированные трансформации позволяют реагировать на текущую ситуацию. Запаздывающие трансформации могут быть результатом реакции на ситуации проявления латентных факторов: побочные трансформации, которые связаны с синхронизированными и основными целевыми трансформациями; реакция в рамках конкурентной конвергенции, направленная на копирование конкурентных преимуществ конкурентов.

Таким образом, по результатам проведенных исследований в отношении понятия «трансформация транспортно-логистических систем» можно сделать ряд **выводов**.

Трансформации ТЛС возникают или могут возникнуть под воздействием внешней среды. Изменения во внешней среде при этом играют первостепенную роль.

При планировании трансформаций необходимо опираться на комплексный подход и учитывать их характер, согласно предложенной классификации. В частности, учитывать обязательность побочных трансформаций и возможные неконтролируемые трансформации.

Абсолютная точность прогнозов развития внешней среды сложно достижима, поэтому при развитии ТЛС следует опираться на активное моделирование будущего с определением последствий и с учетом инновационных достижений в области технологий и менеджмента.

По отношению к внешней среде ТЛС являются управляемыми системами. Тем не менее, определенное влияние ТЛС на внешнюю среду возможно в пределах рынка, на котором функционирует ТЛС, через наличие конкурентной конвергенции.

¹ Под «продуктом» в данном контексте понимается совокупность оказываемых транспортно-логистическими системами услуг хозяйствующим субъектам и населению.

4. Бураков В. И. Взаимодействие логистических и маркетинговых технологий в управлении бизнес-процессами // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2013. № 1 (88). С. 62–66.
5. Бураков В. И. Принципы проектирования организации логистического управления промышленным предприятием // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2013. № 3 (89). С. 47–49.
6. Дашко Ю. В., Заика А. А. Нейронные сети и логистика городских пассажирских перевозок // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2009. № 2 (9). С. 96–106.
7. Евтодиева Т. Е. Развитие форм организации логистики: теория и методология: дис. ... канд. экон. наук (08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: логистика). Самара, 2012. 404 с.
8. Золотогоров В. Г. Экономика: энциклопедический словарь. 2-е изд., стереотип. Мн. : Книжный дом, 2004. 720 с.
9. Колодин В. С., Быстрицкая Я. М. Логистические факторы, влияющие на развитие российской розничной торговли // Известия Иркутской государственной экономической академии. 2015. Т. 25. № 1. С. 95–102.
10. Новый экономический словарь / под ред. А. Н. Азриляна. 2-е изд. доп. М. : Институт новой экономики, 2007. 1088 с.
11. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. 5-е изд., перераб. и доп. М. : ИНФРА-М, 2006. 495 с.
12. Румянцева Е. Е. Новая экономическая энциклопедия. М. : ИНФРА-М, 2005. 724 с.
13. Силантьев А. В. Влияние переходного состояния российской экономики на транспортно-логистическую систему в условиях глобальных изменений [Электронный ресурс] // Известия ИГЭА (электронный научный журнал). 2014. № 5. URL: <http://brj-bguerp.ru/reader/article.aspx?id=19424> (дата обращения: 08.08.2015).
14. Словарь по экономике / пер. с англ.; под ред. П. А. Ватника. СПб. : Экономическая школа, 1998. 752 с.
15. Словарь современно экономической теории Макмиллана. М. : ИНФРА-М, 1997. 608 с.
16. Тайговская Е. В. Развитие экономики региона с учетом транспортной системы // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2012. № 1 (18). С. 67–74.
17. Теория переходной экономики: учеб. пособие / под ред. И. П. Николаевой. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. 487 с.
18. Трансформационная экономика России: учеб. пособие / под ред. А. В. Бузгалина. М. : Финансы и статистика, 2006. 615 с.
19. Устойчивое экономическое развитие в условиях глобализации и экономики знаний: концептуальные основы теории и практики управления / Под ред. В. В. Попкова. М. : Экономика, 2007. 295 с.
20. Харисова Г. М. Трансформация регионального экономического пространства на основе развития инфраструктурного комплекса: дис. ... канд. экон. наук (08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством: региональная экономика). Казань, 2012. 317 с.
21. Кураков Л. П., Кураков В. Л., Кураков А. Л. Экономика и право: словарь-справочник. М. : Вуз и школа, 2004. 1072 с.
22. Экономическая энциклопедия / науч. ред. совет изд-ва «Экономика»; Институт экономики РАН; гл. ред. Л. И. Абалкин. М. : Экономика, 1999. 1055 с.
23. Энциклопедический словарь. Современная рыночная экономика. Государственное регулирование экономических процессов / под общ. ред.: д. э. н., проф. В. И. Кушлин, д. э. н., проф. член-корр. РАН В. П. Чичканов. М.: Изд-во РАГС. 744 с.

REFERENCES

1. Antipov D. S. Specificity studies of organizational change on freight transport companies and forecasting their consequences // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2015. No. 1 (30). P. 60–65.
2. Bernard I., Collie J. Explanatory economic and financial dictionary: French, Russian, English, German, Spanish terminology: in 2 volumes. Vol. 2 / Translation from French. M. : International relations, 1997. 760 p.
3. Borisov A. B. Big economic dictionary. M. : Books' world, 2010. 860 p.
4. Burakov V. I. The interaction of logistics and marketing technologies in management of business processes // News of ISEA. 2013. No. 1 (88). P. 62–66.
5. Burakov V. I. Design principles of organization and logistics management of industrial enterprises // News of ISEA. 2013. No. 3 (89). P. 47–49.
6. Dashko Yu. V. Zaika, A. A. Neural networks and logistics urban passenger transport // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2009. No. 9. P. 96–106.
7. Evtodieva T. E. Development of different forms of logistics: theory and methodology: the dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of economic Sciences, specialty 08.00.05 – Economy and management of the national economy system: logistics. Samara, 2012. 404 p.
8. Zolotogorov. V. G. Economics: encyclopedic dictionary. 2nd edition, standard. Mn. : Book house, 2004. 720 p.
9. Kolodin V. S., Bystritskaya J. M. Logistic factors influencing development of the Russia's retail // News of ISEA. 2015. Vol. 25. No. 1. P. 95–102.
10. A new dictionary of Economics / Ed. by A. N. Apriliana. 2nd edition. M. : Institute of new economics, 2007. 1088 p.
11. Raizberg B. A., Lozovskiy L. S., Starodubtseva E. B. Modern economic dictionary. 5th edition, revised and amended. M. : INFRA-M, 2006. 495 p.
12. Rumyantseva E. E. New economic encyclopedia. M. : INFRA-M, 2005. 724 p.
13. Silantev A. V. The Influence of the transition state of the Russian economy on the transport and logistics system in conditions of global change [Electronic resource] // Izvestiya of ISEA (electronic scientific journal). 2014. No. 5. URL: <http://brj-bguerp.ru/reader/article.aspx?id=19424> (date of viewing: 08.08.2015).
14. Dictionary in Economics / translation from English; under the editorship of P.A. Vatnik, SPb. : Economic school. 1998. 752 p.
15. Dictionary of modern economic theory Macmillan. M. : INFRA-M, 1997. 608 p.

16. Cihovska E. V. Development of the regional economy taking into account the transport system // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2012. No. 1. P. 67–74.
17. Theory of transition economy: textbook / Under the editorship of I. P. Nikolaeva. M. : UNITY-DANA, 2001. 487 p.
18. Transformational economy of Russia: textbook. / Under the editorship of A. V. Buzgalin. M. : Finances and statistics, 2006. 615 p.
19. Sustainable economic development in the conditions of globalization and economy of knowledge: conceptual foundations of the theory and practice of management / Edited by V. V. Popkov. M. : Economy, 2007. 295 p.
20. Kharisova G. M. Transformation of the regional economic space through development of infrastructure of the complex: dissertation for the scientific degree of the doctor of economics, specialty 08.00.05 – Economy and management of national economy: regional economy. Kazan, 2012. 317 p.
21. Kurakov L. P., Kurakov V. L., Kurakov A. L. Economics and law: dictionary-guide. M.: Higher school and secondary school, 2004. 1072 p.
22. Economic encyclopedia / Scientific editorial board of publishing house «Economics»; Institute of economics of the RAS; chief editor L. I. Abalkin. M. : Publishing house «Economics», 1999. 1055 p.
23. Encyclopedic dictionary. Modern market economy. State regulation of economic processes / General editorship by the doctor of economics, professor V. I. Kushlin, doctor of economics, professor, corresponding member of the Russian Academy of Sciences V. P. Chichkanov. M. : Publishing house of RAGS. 744 p.

Как цитировать статью: Силантьев А. В. К вопросу о понятии и классификации трансформаций транспортно-логистических систем // Бизнес. Образование. Право. Вестник Волгоградского института бизнеса. 2016. № 2 (35). С. 90–96.

For citation: Silantev A. V. The issue of definition and classification of transformations in transport and logistics systems // Business. Education. Law. Bulletin of Volgograd Business Institute. 2016. № 2 (35). P. 90–96.

УДК 338.24:331.1
ББК 65.240

Smetanina Tatyana Vladimirovna,
candidate of economic sciences,
associate professor department of management
Saint-Petersburg state University
industrial technology and design,
St. Petersburg,
e-mail: smetdipdok@mail.ru

Сметанина Татьяна Владимировна,
канд. экон. наук, доцент
кафедры менеджмента
Санкт-Петербургского государственного университета
промышленных технологий и дизайна,
г. Санкт-Петербург,
e-mail: smetdipdok@mail.ru

Zhikina Olga Vitalievna,
candidate of economic sciences, associate professor
department of management
Saint-Petersburg state University
industrial technology and design,
St. Petersburg,
e-mail: ovzhikina@gmail.com

Жикина Ольга Витальевна,
канд. экон. наук, доцент
кафедры менеджмента
Санкт-Петербургского государственного университета
промышленных технологий и дизайна,
г. Санкт-Петербург,
e-mail: ovzhikina@gmail.com

ИСТОРИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИЕ ПОДХОДЫ К ОЦЕНКЕ СТОИМОСТИ ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО КАПИТАЛА В РОССИИ

THE HISTORICAL FACTORS DEFINING APPROACHES TO ESTIMATION OF COST OF THE HUMAN INTELLECTUAL CAPITAL IN RUSSIA

08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (3. Региональная экономика)
08.00.05 – Economics and management of national economy (3. Regional economy)

В статье изучаются исторические факторы, определяющие подходы к оценке стоимости человеческого интеллектуального капитала. В основу отбора исторических факторов положены страны, которые активно разрабатывают методы оценки стоимости интеллектуального капитала. Соответственно рассмотрены методы оценки, используемые в США, Швеции и Испании. Исследованы методы и концепции, которые чаще используются в вопросах оценки интеллектуального капитала в России. Предложен подход к оценке интеллектуального капитала, основанный на исторических факторах развития практики применения международных стандартов менеджмента в России.

Сопоставлены предлагаемые подходы с парадигмой теории проникновения стандартов менеджмента.

In article the historical factors defining approaches to estimation of cost of the human intellectual capital are studied. The countries which actively develop methods of estimation of cost of the intellectual capital are the basis for selection of historical factors. The assessment methods used in the USA, Sweden and Spain are respectively considered. Methods and concepts which are more often used in questions of an assessment of the intellectual capital in Russia are investigated. The approach to an assessment of the intellectual capital based on historical factors