

Механизм оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания

Татьяна Николаевна Кошелева^{1, 2}

¹ Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики, Санкт-Петербург, Россия, tooool@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2336-9532>

² Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А. А. Новикова, Санкт-Петербург, Россия

Аннотация

Цель. Сформировать методические подходы к механизму оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания.

Задачи. Определить подходы к устойчивости развития предпринимательских структур, а именно: уточнить особенности используемой модели устойчивого отраслевого развития и сформулировать принципы обеспечения устойчивости в соответствии с характером межпредпринимательского инфраструктурного цифрового взаимодействия транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания.

Методология. В настоящей статье с помощью общих методов научного познания в различных аспектах рассмотрены подходы к механизму оценки эффектов стратегического партнерства, выявлены недостатки и предложены методические подходы к процессу управления формированием механизма оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания.

Результаты. Автором предложено использовать принципы управления формированием механизма оценки эффектов стратегического партнерства, в том числе принцип последовательной иерархической упорядоченности управленческих воздействий, принцип ресурсной достаточности для управленческих воздействий, принцип цифровой технологической доступности управленческих воздействий. В качестве основных факторов, определяющих направление управленческих воздействий в рамках механизма оценки эффектов стратегического партнерства в структуре синергетической матрицы межпредпринимательского взаимодействия, автором рассмотрены факторы комплексной устойчивости (внешней и внутренней коллективной устойчивости), способствующие выявлению ресурсной избыточности и востребованности.

Выводы. Процесс управления формированием механизма оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания автор предлагает выстраивать на основе принципов обеспечения устойчивости, в соответствии с параметрами устойчивого цифрового развития и с учетом элементов механизма оценки эффектов стратегического партнерства при обеспечении устойчивого цифрового развития в формате стратегического партнерства.

Ключевые слова: *устойчивость функционирования, транспортные структуры и предприятия сферы транспортного обслуживания, межпредпринимательское взаимодействие, стратегическое партнерство, синергетические эффекты, ресурсное взаимодействие, устойчивое цифровое развитие, управление формированием механизма оценки эффектов, инфраструктурное цифровое взаимодействие, модель устойчивого отраслевого развития, виртуальное рыночное пространство*

Для цитирования: Кошелева Т. Н. Механизм оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания // *Экономика и управление*. 2023. Т. 29. № 2. С. 179–187. <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2023-2-179-187>

© Кошелева Т. Н., 2023

Mechanism for assessing the effects of strategic partnership for the sustainable digital development of transport structures and transportation companies

Tatiana N. Kosheleva^{1, 2}

¹ St. Petersburg University of Management and Economics Technologies, St. Petersburg, Russia, toozool@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-2336-9532>

² St. Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov, St. Petersburg, Russia

Abstract

Aim. The presented study aims to develop methodological approaches to assessing the effects of strategic partnership for the sustainable digital development of transport structures and transportation enterprises.

Tasks. The author defines approaches to the sustainable development of entrepreneurial structures, namely: determines the features of the used model of sustainable industrial development and formulates the principles of ensuring sustainability in accordance with the nature of the inter-entrepreneurial infrastructural digital interaction of transport structures and transportation enterprises.

Methods. This study uses general scientific methods of cognition in various aspects to investigate approaches to assessing the effects of strategic partnership, identify shortcomings, and propose methodological approaches to managing the formation of a mechanism for assessing the effects of strategic partnership for sustainable digital development of transport structures and transportation enterprises.

Results. The author proposes using the principles of management of the formation of a mechanism for assessing the effects of strategic partnership, including the principle of consistent hierarchical ordering of management actions, the principle of resource sufficiency for management actions, and the principle of digital technological accessibility of management actions. The author considers the factors of comprehensive stability (external and internal collective stability), contributing to the identification of resource redundancy and demand, as the main factors determining the vector of management actions within the framework of the mechanism for assessing the effects of strategic partnership within the structure of the synergetic matrix of inter-entrepreneurial interaction.

Conclusions. The author proposes to build the process of managing the formation of a mechanism for assessing the effects of strategic partnership for sustainable digital development of transport structures and transportation enterprises around the principles of sustainability, in accordance with the parameters of sustainable digital development and with allowance for the elements of the mechanism for assessing the effects of strategic partnership in ensuring sustainable digital development in the form of strategic partnership.

Keywords: business continuity, transport structures and transportation enterprises, inter-entrepreneurial interaction, strategic partnership, synergetic effects, resource interaction, sustainable digital development, management of the formation of an effect assessment mechanism, infrastructural digital interaction, model of sustainable industrial development, virtual market space.

For citation: Kosheleva T.N. Mechanism for assessing the effects of strategic partnership for the sustainable digital development of transport structures and transportation companies. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2023;29(2):179-187. (In Russ.). <http://doi.org/10.35854/1998-1627-2023-2-179-187>

Введение

В сложный период санкционных международных ограничений, которые негативно влияют на функционирование и развитие предприятий транспортной сферы, разработка методических подходов к формированию механизма оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого

цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания представляется важной и актуальной.

Рассматриваемой проблематике посвящено большое число исследований. Среди них — статьи таких авторов, как Д. В. Яцкин, А. А. Кочкаров и Р. А. Кочкаров («Моделирование транспортно-логистиче-

ских систем и исследование их структурной устойчивости» [1]), С. Ахмед и К. Дей («Концепции моделирования устойчивости в транспортных системах: комплексный обзор, основанный на режиме и методах моделирования» [2]), Н. А. Осинцев и Е. В. Казармщикова («Факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем» [3, с. 13]). Эти и другие авторы характеризуют процесс обеспечения устойчивого цифрового развития предприятий транспортной сферы с точки зрения в первую очередь технических условий и технологической пропускной способности информационных систем, управления базами данных [1], а также анализируют набор инфраструктурных элементов, встроенных в автоматизированные транспортные технологии [2]. Ряд исследователей анализируют факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем, опираясь на комплексную оценку цепей поставок и на соответствие принципам устойчивого развития [3, с. 13–14]. В современных условиях повышается значение проблемы методического обоснования формирования механизма оценки эффектов стратегического партнерства в целях обеспечения устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания.

Материалы и методы

Российская транспортная сфера неравномерно переживает негативные изменения в сфере нарушений транспортно-логистических цепочек поставок. Тяжесть последствий санкционных ограничений переживает сфера воздушного транспорта, негативно отражаются санкции на морских международных перевозках. Ряд исследователей в рамках анализа и моделирования устойчивого развития транспортных систем подробно рассматривают технические условия, технологическую пропускную способность информационных систем, но лишь в рамках статической стабильности и неизменности рынка, а также без учета будущих возможных рисков нарушения устойчивости исследуемой системы [1].

Некоторые исследователи в контексте анализа инфраструктурных элементов, встроенных в автоматизированные транспортные технологии, учитывают влияние инфраструктурных элементов только на текущее и стратегическое функциониро-

вание, но также в неизменных условиях рынка [2]. Специалисты, анализирующие факторы и принципы устойчивого развития транспортно-логистических систем, к сожалению, не учитывают изменяющиеся реальные условия функционирования и динамические изменения в направлении сквозной цифровизации всех производственных процессов. Это вызывает необходимость изменения методических подходов к механизму оценки стратегического партнерства транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания [3].

Существующие исследования не предполагают методического обоснования для организации и проведения оценки эффектов стратегического партнерства в целях обеспечения устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания в пространстве цифрового рынка и с применением цифровых элементов межпредпринимательского взаимодействия.

Результаты и обсуждение

Возможности повышения устойчивости функционирования транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания в основном выражены в реализации стратегических взаимодействий как в рамках многофункционального транспортного кластера, так и на платформе межпредпринимательского отраслевого взаимодействия в формате управления формированием цифровых инфраструктурных элементов, обеспечивающих межпредпринимательское взаимодействие в реальном и цифровом формате. Данное взаимодействие имеет важное значение как с точки зрения адаптационных возможностей, благодаря усилению потенциалов экономических партнеров и получению синергетических эффектов, так и с позиций разработки направлений, форм и механизмов проактивного реагирования на потенциально возможные угрозы ресурсной устойчивости всех партнеров и участников предпринимательского взаимодействия [4].

Постановка задач, связанных с возможностями реализации стратегических партнерских синергетических эффектов и преимуществ для повышения устойчивости функционирования транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания, предполагает необходимость оцен-

ки ожидаемых эффектов. Понимание того, какие эффекты могут быть получены и каков может быть механизм оценки эффектов стратегического партнерства, позволит раскрыть способности предпринимательских транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания, сохранять параметры устойчивого цифрового развития как в реальном, так и виртуальном формате [5, с. 40; 6, с. 407]. В данном подходе стратегическое партнерство трактуется автором в качестве межпредпринимательского взаимодействия нескольких взаимосвязанных региональных транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания, которое может быть построено на добровольной основе и нацелено на совместное использование коллективных ресурсов, инфраструктурных возможностей в интересах обеспечения прежде всего ресурсной устойчивости и безопасности развития в цифровом формате. Это позволит получить экономические выгоды от синергетических эффектов в процессе совместной деятельности.

Сначала необходимо выявить подход к понятию «эффекты стратегического партнерства», классификацию эффектов. Под эффектами стратегического партнерства в контексте настоящей статьи предлагаем понимать результаты обеспечения устойчивого цифрового развития, нацеленные на достижение стратегических целей в цифровом рыночном пространстве и учитывающие интересы, формирующие коллективную устойчивость партнеров в долгосрочной перспективе [7, с. 53; 8, с. 1887; 9, с. 40]. К эффектам стратегического партнерства можно отнести, на наш взгляд, динамический растущий потенциал ресурсной избыточности по любым видам задействованных партнерами ресурсов; накопленные самовозрастающие новые знания, выраженные в патентах и авторских правах на коллективные нематериальные активы; адаптацию и внедрение накопленного материального и нематериального результата синергетического соединения возможностей и потенциалов партнеров, что выражено в позитивной динамике объемов реализации каждого партнера в отдельности и в целом всех участников партнерства.

Далее определим подход к понятию «механизм оценки эффектов стратегического партнерства», а также конкретизируем подходы к трактовке понятия устойчивого

цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания, уточним параметры устойчивого цифрового развития в реальном и виртуальном форматах.

Ряд исследователей под устойчивостью развития предпринимательских структур понимают не только традиционное достижение экономического роста, обеспечение социальных прав работников и т. д., но и учитывают положительный синергетический эффект, получаемый транспортными структурами и предприятиями сферы транспортного обслуживания в результате отраслевого предпринимательского взаимодействия [4]. По нашему мнению, такой подход к понятию устойчивости развития транспортных предпринимательских структур не вполне корректен, а относительно устойчивости цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания приведенный выше подход не раскрывает всех элементов процесса обеспечения устойчивости и их взаимосвязей.

Понятие устойчивости базируется на концепции, основные положения которой ряд исследователей предлагают интегрировать в модель устойчивого отраслевого развития. Данная концепция опирается на комплекс понятий устойчивости и сбалансированности с акцентом на необходимости взаимосвязи социального, экономического и экологического аспектов, что определено ресурсной достаточностью функционирования как транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания, так и инфраструктурных элементов, обеспечивающих межпредпринимательское отраслевое взаимодействие [4]. Вторая концепция определяется теорией равновесия, то есть способностью запуска адаптационного механизма, проявляющегося в изменении ресурсных потоков, бизнес-процессов и бизнес-моделей, направленного на разработку и внедрение новых форм и видов инфраструктурных взаимодействий [4; 10, с. 150].

Итак, модель устойчивого отраслевого развития должна базироваться на достижении устойчивости и сбалансированности, которые следует уточнить и конкретизировать. Под сбалансированностью предлагаем понимать не только поддержание определенных ресурсных пропорций предприятий сферы транспортного обслуживания в рамках их инфраструктурного взаимодействия, но и формирование, накопление

дополнительных ресурсных возможностей при межпредпринимательском взаимодействии транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания. Под устойчивостью цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания будем понимать способность сохранять коллективное устойчивое ресурсное равновесие под влиянием оперативно изменяющихся условий функционирования, способных как усилить синергетику взаимовлияния партнерского межпредпринимательского взаимодействия, так и ослабить ее [11, с. 258; 12, с. 56].

Далее уточним предлагаемую рядом авторов модель устойчивого отраслевого развития, основанную на принципах устойчивости и сбалансированности, выстраиваемую с учетом интенсивности конкуренции на рынке. Это позволяет формировать возможности для выбора контрагентов, предполагает необходимость выявления ресурсных возможностей и оценки прогнозных стратегических эффектов, выстраиваемых в соответствии с принципами обеспечения устойчивости, которые будем увязывать с особенностями межпредпринимательского инфраструктурного цифрового взаимодействия транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания [13, с. 713; 14, с. 591; 15].

Далее охарактеризуем принципы обеспечения устойчивости в соответствии с особенностями межпредпринимательского инфраструктурного цифрового взаимодействия транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания в направлении обеспечения перспективных разноректорных динамических изменений. Целесообразно выделить следующие:

- принцип ресурсного взаимодействия (предполагает коллективное использование свободных, временно неиспользуемых ресурсов на возвратной или на иной взаимовыгодной основе);

- принцип инфраструктурной взаимопомощи (предполагает коллективное формирование инфраструктурных элементов ресурсной поддержки стратегических партнеров и совместное использование данных элементов на основе отчислений каждого участника партнерства в фонд поддержания и обеспечения функционирования инфраструктурных элементов);

- принцип синергетического предпринимательского взаимодействия (предполагает

совместное получение и реализацию разнообразных потенциальных синергетических эффектов, в том числе экономических, социальных, экологических, информационных, инфраструктурных, от коллективного ресурсного взаимодействия в рамках стратегического партнерства.

Подход к механизму оценки эффектов стратегического партнерства в целях обеспечения устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания предлагаем несколько скорректировать и охарактеризовать его с учетом факторов, трансформирующих ресурсные возможности и ограничения. В рамках управления процессом оценки эффектов стратегического партнерства в целях обеспечения устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания под механизмом оценки эффектов стратегического партнерства будем понимать соотношение жестко упорядоченной последовательности результатов позитивного проявления всех видов эффектов.

К элементам механизма оценки эффектов стратегического партнерства с учетом факторов, трансформирующих ресурсные возможности и ограничения транспортных предпринимательских структур и их упорядоченного инфраструктурного взаимодействия при взаимопроникновении и взаимодействии элементов реального и виртуального рыночного пространства, целесообразно отнести следующие:

- принципы выстраивания алгоритма выбора оптимального варианта ресурсного обеспечения устойчивого цифрового развития в рамках стратегического партнерства (оптимальности, ресурсной достаточности, обеспечения цифровой свободы);

- показатели оценки ресурсных эффектов стратегического партнерства (синергетические эффекты — динамический растущий потенциал ресурсной избыточности, самовозрастающие новые знания, результаты синергетического соединения возможностей и потенциалов партнеров — объемы реализации каждого партнера);

- критерии оценки эффективности управленческих воздействий (информационные, технологические цифровые возможности, уровень достижения нового знания, инфраструктурное цифровое межпредпринимательское взаимодействие);

- методику оценки синергетических эффектов управленческих воздействий

(выстраивание синергетической матрицы на базе попарного сравнения всех видов эффектов).

В целях реализации механизма оценки эффектов стратегического партнерства ряд исследователей полагают, что лучше использовать инструменты сравнительного динамического анализа технико-экономических показателей. Существуют и попытки оценки не только эффективности предпринимательских взаимодействий, но и степени влияния синергетического эффекта на параметры устойчивого функционирования транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания [4]. В контексте реализации механизма оценки эффектов стратегического партнерства следует обратить внимание на характеристики элементов механизма оценки в виде показателей оценки ряда ресурсных эффектов стратегического партнерства, то есть на возможность проведения анализа ресурсных эффектов с помощью динамических количественных и качественных параметров состояния стратегического партнерства.

В процессе разработки механизма оценки эффектов стратегического партнерства определим подходы к их методическому обеспечению. Опираясь в процессе разработки методики оценки можно на методические подходы А. Бараа и А. С. Большакова [4; 16]. Но, в отличие от Большакова и Бараа, выстраивающих методику оценки синергетических эффектов управленческих воздействий на основе партнерских взаимодействий только социальных, экономических и экологических эффектов, мы полагаем, что не следует ограничиваться лишь этими эффектами, поскольку такого рода эффекты не раскрывают в целом спектр предпринимательских взаимодействий при взаимопроникновении элементов реального и виртуального рыночного пространства. К тому же в дополнение приведем такие ресурсные эффекты, как информационные, ресурсы технологических цифровых возможностей, ресурсы возрастающего нового знания, инфраструктурного цифрового межпредпринимательского взаимодействия.

В контексте методики оценки синергетических эффектов управленческих воздействий традиционно прежде всего предполагается попарное сравнение критериев эффективности управленческих воздействий, выстраиваемых в соответствии с рейтинговыми значениями критериев в формате

синергетической матрицы, где сумма сравниваемых критериев укладывается в значения от нуля до единицы. Далее в рамках выстраивания синергетической матрицы необходимо провести попарное сравнение всех видов эффектов, в первую очередь вновь предлагаемых автором, поскольку последние и позволят оценить синергетические эффекты управленческих воздействий при выстраивании стратегического партнерства. В качестве критериев оценивания определяем следующие:

- информационные эффекты (полнота и достаточность информации, отраслевая информационная составляющая, срок полезного использования);

- ресурсы технологических цифровых возможностей (предполагаемый срок полезного использования, адаптивность и унифицируемость ресурсов для всех участников стратегического партнерства);

- ресурсы возрастающего нового знания (базовый уровень восприимчивости нового знания, уровень охвата образовательными технологиями и активная включенность партнеров в процесс создания и накопления нового знания);

- инфраструктурное цифровое межпредпринимательское взаимодействие (наличие коллективных инфраструктурных элементов в рамках стратегического партнерства, способность обеспечивать ресурсное взаимодействие в аспекте стратегического партнерства, возможность обеспечивать свободу ресурсного развития участникам партнерства).

Далее необходимо в соответствии с предлагаемым нами алгоритмом выбора оптимального варианта ресурсного обеспечения устойчивого цифрового развития в рамках стратегического партнерства в формате инфраструктурного межпредпринимательского взаимодействия рассмотреть принципы выстраивания алгоритма выбора. В контексте управления выработкой алгоритма предлагаем принципы выстраивания алгоритма (принцип оптимальности, принцип ресурсной достаточности, принцип обеспечения цифровой свободы) формировать с учетом последовательности проявления конкретного ресурсного эффекта и значимости влияния каждого эффекта при обеспечении устойчивого цифрового развития.

В исследуемой сфере значимость ресурсных эффектов определена региональной со-

ставляющей и ресурсной достаточностью транспортных предприятий, партнеров по межпредпринимательскому взаимодействию. В случае примерно равных ресурсных возможностей будем выстраивать алгоритм в следующей последовательности: ресурсы возрастающего нового знания, ресурсы технологических цифровых возможностей, информационные эффекты, инфраструктурное цифровое межпредпринимательское взаимодействие.

Выводы

Таким образом, процесс управления формированием механизма оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания предлагаем выстраивать на основе принципов обеспечения устойчивости, в соответствии с параметрами устойчивого цифрового развития и с учетом элементов механизма оценки эффектов стратегического партнерства. Процесс управления формированием механизма оценки эффектов стратегического партнерства дополним принципами и факторами управленческих воздействий в целях обеспечения устойчивого цифрового развития транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания.

Среди предлагаемых принципов нами рассмотрены принцип последовательной иерархической упорядоченности управленческих воздействий, принцип ресурсной достаточности для управленческих воздействий, принцип цифровой технологической доступности управленческих воздействий. В качестве основных факторов, определяющих направление управленческих воздействий в рамках механизма оценки эффектов стратегического партнерства в структуре синергетической матрицы межпредпринимательского взаимодействия, видим факторы комплексной устойчивости, определяющие возможность выявить ресурсную избыточность и востребованность в целях обеспечения устойчивости и самодостаточности транспортных структур и предприятий сферы транспортного обслуживания в форме межпредпринимательского взаимодействия. Благодаря оценке влияния факторов комплексной устойчивости, можно управлять процессом формирования в цифровом пространстве стратегического партнерства.

В качестве критериев оценки можно предусмотреть минимальные пороговые значения для сохранения самодостаточности как в целом стратегического партнерства межпредпринимательского взаимодействия, так и каждой транспортной структуры, каждого предприятия сферы транспортного обслуживания.

Список источников

1. Яцкин Д. В., Кочкаров А. А., Кочкаров Р. А. Моделирование транспортно-логистических систем и исследование их структурной устойчивости // Управленческие науки. 2020. Т. 10. № 1. С. 102–111. DOI: 10.26794/2404-022X-2020-10-1-102-111
2. Ahmed S., Dey K. Resilience modeling concepts in transportation systems: A comprehensive review based on mode, and modeling techniques // Journal of Infrastructure Preservation and Resilience. 2020. Vol. 1. Article 8. DOI: 10.1186/s43065-020-00008-9
3. Осинцев Н. А. Казармщикова Е. В. Факторы устойчивого развития транспортно-логистических систем // Современные проблемы транспортного комплекса России. 2017. Т. 7. № 1. С. 13–21. DOI: 10.18503/2222-9396-2017-7-1-13-21
4. Бараа А. Инструментарий оценки эффектов стратегического партнерства для устойчивого развития сахарной промышленности // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2022. Т. 12. № 9-1. С. 272–281. DOI: 10.34670/AR.2022.59.92.042
5. Бирюкова А. В., Кошелева Т. Н. Подходы к развитию сферы транспортного обслуживания в условиях цифровизации экономики // Фундаментальные и прикладные научные исследования: сборник трудов по материалам IX Междунар. конкурса науч.-исследовательских работ. Уфа: Научно-издательский центр «Вестник науки», 2022. С. 40–50.
6. Бургонов О. В., Круглов Д. В. Цифровая среда предпринимательства: перспективы и вызовы для развития экономических систем // Экономика и управление. 2020. Т. 26. № 4 (174). С. 407–414. DOI: 10.35854/1998-1627-2020-4-407-414
7. Грозовская Е. В., Кошелева Т. Н. Механизмы формирования многофункционального транспортного кластера // Актуальные проблемы публичного и частного права в контексте современных процессов реформирования законодательства: сборник материалов Всерос. науч.-практ. конф. Чебоксары: Чебоксарский кооперативный ин-т (филиал) АНО ВО Центросоюза РФ «Российский университет кооперации», 2021. С. 53–64.

8. Грозовская Е. В., Кошелева Т. Н. Система ресурсосбережения в деятельности сервисных организаций в транспортной сфере // Экономика, предпринимательство и право. 2022. Т. 12. № 7. С. 1887–1900. DOI: 10.18334/epp.12.7.115080
9. Кошелева Т. Н. Подходы к формированию транспортной региональной экосистемы в сфере сервисного обслуживания на цифровой основе // Новая наука: история становления, современное состояние, перспективы развития: сборник статей Междунар. науч.-практ. конф. Уфа: Аэтерна, 2022. С. 40–44.
10. Чернова О. А., Митрофанова И. В. Экономическая политика агропромышленных регионов Юга России в условиях COVID-19 // Региональная экономика. Юг России. 2020. Т. 8. № 3. С. 150–162. DOI: 10.15688/re.volsu.2020.3.14
11. Кошелева Т. Н., Ксенофонтова Т. Ю. Методические аспекты моделирования уровней готовности сервисных компаний транспортной сферы к оказанию услуг в цифровой среде // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2022. № 10. С. 258–260. DOI: 10.23672/z2034-4594-8534-1
12. Ксенофонтова Т. Ю., Кошелева Т. Н. Подходы к стратегическому развитию малых предпринимательских структур в условиях становления цифровой экономики // Проблемы управления производственными и инновационными системами: материалы статей Всерос. науч.-практ. конф. Иркутск: Иркутский национальный исследовательский технический ун-т, 2019. С. 56–59.
13. Митрофанов С. В., Кошелева Т. Н. Новые цифровые технологии предпринимательского взаимодействия // Экономика труда. 2020. Т. 7. № 8. С. 713–724. DOI: 10.18334/et.7.8.110722
14. Кошелева Т. Н., Муллина И. В. Формирование механизма перераспределения финансовых ресурсов в рамках сетевого взаимодействия предпринимательских структур // Экономика, предпринимательство и право. 2021. Т. 11. № 3. С. 591–604. DOI: 10.18334/epp.11.3.111702
15. Екимов А. В., Горбунова Н. В., Новокрещенова О. А. Стратегическое партнерство как фактор повышения конкурентоспособности субъектов финансового рынка // Финансы и кредит. 2016. № 35. С. 15–26.
16. Большаков А. С. Антикризисное управление на предприятии: финансовый и системный аспекты. СПб.: Санкт-Петербургский гуманитарный ун-т профсоюзов, 2010. 488 с. (Сер.: Новое в гуманитарных науках. Вып. 44).

References

1. Yatskin D.V., Kochkarov A.A., Kochkarov R.A. Modeling of transport and logistics systems and the study of the structural stability. *Upravlencheskie nauki = Management Sciences in Russia*. 2020;10(1):102-111. (In Russ.). DOI: 10.26794/2404-022X-2020-10-1-102-111
2. Ahmed S., Dey K. Resilience modeling concepts in transportation systems: A comprehensive review based on mode, and modeling techniques. *Journal of Infrastructure Preservation and Resilience*. 2020;1:8. DOI: 10.1186/s43065-020-00008-9
3. Osintsev N.A. Kazarmshchikova E.V. Factors of sustainable development of transport and logistics systems. *Sovremennye problemy transportnogo kompleksa Rossii = Modern Problems of Russian Transport Complex*. 2017;7(1):13-21. (In Russ.). DOI: 10.18503/2222-9396-2017-7-1-13-21
4. Baraa A. Toolkit for assessing the effects of strategic partnerships for the sustainable development of the sugar industry. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra = Economics: Yesterday, Today and Tomorrow*. 2022;12(9-1):272-281. (In Russ.). DOI: 10.34670/AR.2022.59.92.042
5. Biryukova A.V., Kosheleva T.N. Approaches to the development of the sphere of transport services in the conditions of digitalization of the economy. In: Fundamental and applied scientific research. Coll. mater. 9th Int. compet. sci. res. works. Ufa: Vestnik nauki; 2022:40-50. (In Russ.).
6. Burgonov O.V., Kruglov D.V. Digital business environment: Prospects and challenges for the development of economic systems. *Ekonomika i upravlenie = Economics and Management*. 2020;26(4):407-414. (In Russ.). DOI: 10.35854/1998-1627-2020-4-407-414
7. Grozovskaya E.V., Kosheleva T.N. Mechanisms for the formation of a multifunctional transport cluster. In: Actual problems of public and private law in the context of modern processes of reforming legislation. Proc. All-Russ. sci.-pract. conf. Cheboksary: Cheboksary Cooperative Institute, Branch of Russian University of Cooperation; 2021:53-64. (In Russ.).
8. Grozovskaya E.V., Kosheleva T.N. Resource-saving system in the activities of transport service organizations. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo = Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 2022;12(7):1887-1900. (In Russ.). DOI: 10.18334/epp.12.7.115080
9. Kosheleva T.N. Approaches to the formation of a transport regional ecosystem in the field of service on a digital basis. In: New science: History of formation, current state, development prospects. Proc. Int. sci.-pract. conf. Ufa: Aeterna; 2022:40-44. (In Russ.).

10. Chernova O.A., Mitrofanova I.V. Economic policy of agro-industrial regions of the South of Russia in the conditions of COVID-19. *Regional'naya ekonomika. Yug Rossii = Regional Economy. The South of Russia*. 2020;8(3):150-162. (In Russ.). DOI: 10.15688/re.volsu.2020.3.14
11. Kosheleva T.N., Ksenofontova T.Yu. Methodological aspects of modeling the levels of readiness of transport service companies to provide services in the digital environment. *Gumanitarnye, sotsial'no-ekonomicheskie i obshchestvennye nauki = Humanities, Social-Economic and Social Sciences*. 2022;(10):258-260. (In Russ.). DOI: 10.23672/z2034-4594-8534-1
12. Ksenofontova T.Yu., Kosheleva T.N. Approaches to the strategic development of small business structures in the context of the formation of the digital economy. In: Problems of managing production and innovation systems. Proc. All-Russ. sci.-pract. conf. Irkutsk: Irkutsk National Research Technical University; 2019:56-59. (In Russ.).
13. Mitrofanov S.V., Kosheleva T.N. New digital technologies of entrepreneurial interaction. *Ekonomika truda = Russian Journal of Labor Economics*. 2020;7(8):713-724. (In Russ.). DOI: 10.18334/et.7.8.110722
14. Kosheleva T.N., Mullina I.V. The mechanism for the redistribution of financial resources within the framework of network interaction of business structures. *Ekonomika, predprinimatel'stvo i pravo = Journal of Economics, Entrepreneurship and Law*. 2021;11(3):591-604. (In Russ.). DOI: 10.18334/epp.11.3.111702
15. Ekimov A.V., Gorbunova N.V., Novokreshchenova O.A. Strategic partnership as a factor of enhancing the competitiveness of financial market actors. *Finansy i kredit = Finance and Credit*. 2016;(35):15-26. (In Russ.).
16. Bol'shakov A.S. Anti-crisis management at the enterprise: Financial and system aspects. St. Petersburg: St. Petersburg Humanitarian University of Trade Unions; 2010. 488 p. (Series: Novoe v gumanitarnykh naukakh. No. 44). (In Russ.).

Сведения об авторе

Татьяна Николаевна Кошелева

доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры экономики и управления социально-экономическими системами¹, заведующий кафедрой социально-экономических дисциплин и сервиса²

¹ Санкт-Петербургский университет технологий управления и экономики
190103, Санкт-Петербург, Лермонтовский пр., д. 44А

² Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации имени Главного маршала авиации А. А. Новикова
196210, Санкт-Петербург, Пилотов ул., д. 38

Поступила в редакцию 23.01.2023
Прошла рецензирование 15.02.2023
Подписана в печать 28.02.2023

Information about Author

Tatiana N. Kosheleva

D.Sc. in Economics, Associate Professor, Professor at the Department of Economics and Management of Socio-Economic Systems¹, Head of the Department of Socio-Economic Disciplines and Service²

¹ St. Petersburg University of Management and Economics Technologies
44A Lermontovskiy Ave., St. Petersburg 190103, Russia

² St. Petersburg State University of Civil Aviation named after Chief Marshal of Aviation A.A. Novikov
38 Pilotov St., St. Petersburg 196210, Russia

Received 23.01.2023
Revised 15.02.2023
Accepted 28.02.2023

Конфликт интересов: автор декларирует отсутствие конфликта интересов, связанных с публикацией данной статьи.
Conflict of interest: the author declare no conflict of interest related to the publication of this article.