

Источники

1. *Ablyazov, T.* On competitive potential of organization under conditions of new industrial base formation / *T. Ablyazov, V. Asaul* // SHS Web of Conf. — 2018. — Vol. 44, № 00003. — 8 p.
2. Реформа страхования: текущая и отложенная [Электронный ресурс] // Экономическая газета. — Режим доступа: <https://neg.by/novosti/otkrytj/reforma-strahovaniya-tekuschaya-i-otlozhennaya>. — Дата доступа: 13.05.2020.
3. *Цыганов, А. А.* Цифровизация страхового рынка: задачи, проблемы и перспективы / *А. А. Цыганов, Д. В. Брызгалов* // Экономика. Налоги. Право. — 2018. — № 2. — С. 111–120.
Tsyganov, A. A. Digitalization of the insurance market: tasks, problems and prospects / *A. A. Tsyganov, D. V. Bryzgalov* // Economics. Taxes. Law. — 2018. — № 2. — P. 111–120.
4. Информационное общество в Республике Беларусь [Электронный ресурс] // Национальный статистический комитет Республики Беларусь. — Режим доступа: <https://www.belstat.gov.by/upload/iblock/d70/d70177df955d97e7780c924986cfe5f1.pdf>. — Дата доступа: 08.12.2020.
5. *Брызгалов, Д. В.* Страхование через интернет: собственные и партнерские продажи, показатели, перспективы развития / *Д. В. Брызгалов* // Корпоратив. экономика. — 2016. — № 2 (6). — С. 39–46.
Bryzgalov, D. V. Insurance via the Internet: own and partner sales, indicators, development prospects / *D. V. Bryzgalov* // Corporate Economics. — 2016. — № 2 (6). — P. 39–46.
6. Цифровая трансформация экономики: теория и практика в интеграционных союзах / *А. Н. Аюпов [и др.]*; под общ. ред. *М. Л. Зеленкевич, Н. Н. Бондаренко*. — Минск : Ин-т бизнеса БГУ, 2020. — 227 с.
Digital transformation of the economy: theory and practice in integration unions / *A. N. Ayupov [et al.]*; under the gen. editorship of *M. L. Zelenkevich, N. N. Bondarenko*. — Minsk : Inst. of Business BSU, 2020. — 227 p.
7. *Корженевская, Г. М.* Новые технологии цифровой экономики в страховании / *Г. М. Корженевская* // Менеджмент и маркетинг: опыт и проблемы : сб. науч. тр. / под общ. ред. *И. Л. Акулича*. — Минск : А. Н. Вараксин, 2020. — С. 95–98.
Korjenskaya, G. M. New technologies of the digital economy in insurance / *G. M. Korjenskaya* // Management and marketing: experience and problems : coll. of sci. papers / under the gen. editorship of *I. L. Akulich*. — Minsk : A. N. Varaksin, 2020. — P. 95–98.

Статья поступила в редакцию 10.12.2020 г.

УДК 338.24

M. Zhudro
MGOIRO (Mogilev)

ORGANIZATIONAL AND METHODOLOGICAL SUPPORT FOR CARSHARING MANAGERMENTS

The assessment of the practice of using the traditional management for companies interaction is presented in the article. Here has been established the existence of institutional-investment and organizational-technological limitations of the spatio-temporal globalization of the effective application in practice traditional mechanisms for determine the extent of investment, operation, service, administration of the allocation of ownership to actors of market economy including property rights, right to dispose, to use, to insure and to utilize high-productivity and expensive technical resources in high-tech business.

The author has substantiated and proposed organizational and methodological support in high-tech business for carsharing management based on sharing economy.

Keywords: methodology; management; business; algorithm; platform; methods; competitive advantage; carpulling; synergistic effect.

М. М. Жудро
кандидат экономических наук, доцент
МГОИРО (Могилев)

ОРГАНИЗАЦИОННО-МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ КАРШЕРИНГОМ

В статье изложена оценка практики использования традиционного менеджмента взаимодействия компаний и установлено наличие институционально-инвестиционных, организационно-технологических ограничений пространственно-временной цифровизации эффективного практикоприменения его механизмов масштабирования инвестирования, эксплуатации, сервиса, администрирования реализации института собственности, использования, глобального сервиса, страхования и утилизации высокопроизводительных технических ресурсов в высокотехнологичном бизнесе.

Автором обосновано и предложено организационно-методическое обеспечение управления каршерингом в высокотехнологичном цифровом сетевом бизнесе, основанное на шеринг-экономике.

Ключевые слова: методология; управление; сетевой бизнес; алгоритм; платформа; методика; конкурентные преимущества; карпулинг; каршеринг; синергетический эффект.

В ходе аналитических, экспериментальных исследований установлено, что в качестве актуальных индикаторов оценки инструментов эффективного использования методологии создания гибких (англ. agile — гибкий) корпоративных сетевых бизнес-структур в рамках цифрового менеджмента высокотехнологичных компаний следует рекомендовать ускорение стратегического рыночного роста капитализации цифровых бизнес-коммуникаций компаний-партисипантов на основе платформитизации внутрифирменных и межфирменных ресурсных и денежных потоков, удержание и увеличение их доли на рынке, а также диверсификацию альтернативных источников доходов, инвестиций.

Кардинальное и устойчивое повышение эффективности многих транснациональных высококонкурентоспособных сетевых компаний достигается посредством формирования и реализации различных дистанционно-динамических конструкций сетевых бизнес-взаимодействий их стейкхолдеров на основе использования теории и практики шеринг-экономики. Ее бизнес-архитектура сетевого сотрудничества компаний генерирует масштабирование конкурентных преимуществ цифровизации оперативного инвестирования, эксплуатации, глобального сервиса, информационного администрирования реализации института собственности активов, использования, страхования и их утилизации в высокотехнологичном корпоративном бизнесе [1].

Институционально-техническая конструкция шеринг-экономики представляет собой бизнес-модель пиринговой (от англ. peering — соседство) системы сетевого взаимодействия стейкхолдеров (англ. networks), базирующейся на платформитизации совместного дистанционно-динамического вовлечения и использования активов в сетевом бизнесе, а также предоставления и получения услуг на основе smart-соглашения (электронного соглашения) интернет-операторов о взаимной передаче трафика между своими интерактивными системами сетевого взаимодействия или сетями при интерактивной реализации данного smart-контракта путем их соединения и обмена информацией о сетевых маршрутах по динамическому протоколу маршрутизации (BGP — англ. Border Gateway Protocol — протокол граничного шлюза) [2].

При этом дефиницию «сеть» следует транслировать не как паутину или структуру различного назначения, состоящую из перекрещивающихся нитей (например, обмен визитками и беглое общение на конференции и т.д.), а как композитное соединение структуры и движения или системы сетевого взаимодействия стейкхолдеров (англ. Networks — построение деловых контактов, связей или системы ПК и других устройств,

объединяемых вместе с помощью сетевых кабелей таким образом, что они могут взаимодействовать друг с другом для совместного использования информации и ресурсов).

Электронное соглашение обмена интернет-трафиком между двумя и более сетями интернет-провайдеров (интернет-операторы сервиса или связи, ISP англ. — Internet Service Providers) включает следующие элементы: 1) цифровую физическую коммутацию сетей; 2) цифровое технико-технологическое взаимодействие сетей, обмен маршрутами; 3) цифровые коммерческие и договорные пиринговые соглашения. Интернет-операторы связи в своей деятельности создают пункты взаимной передачи трафика (IXP англ. — Internet Exchange Points). На данный момент во всем мире создано более 300 точек обмена трафиков, которые являются жизненно важными элементами инфраструктуры интернета и представляют собой специфические пункты для физического соединения сетей многих интернет-операторов сервиса. Электронное соглашение интернет-операторов сервиса об обмене трафиком между своими сетями [3], или пиринг может действовать через частное соединение по схеме «точка—точка» между двумя системами-сетями, а также пункт взаимной передачи трафика, возможно, не зависящий ни от одного из них, где множество интернет-операторов связи им обмениваются [4].

В цифровом бизнесе системные интернет-операторы связи выполняют взаимный обмен трафиком без оплаты и взимают ее с мелких интернет-провайдеров, а мелкие провайдеры обмениваются между собой на точках обмена трафиком без оплаты, т.е. интернет-операторы (ISP англ. — Internet Service Providers) могут подключаться к одной точке, создавая потенциал для ряда технических и экономических выгод для местного интернет-сообщества. Сохраняя местный трафик, избегающий международные ссылки, локальные (местные) операторы и пользователи могут получить значительную экономию средств, обеспечить существенную локальную пропускную способность и улучшить производительность локального интернета.

В этой связи следует констатировать, что интернет — это не единое целое, а большой кластер независимых сетей (систем сетевого взаимодействия стейкхолдеров), владельцы которых соглашаются делиться трафиком с клиентами, друг с другом, используя общий интернет-протокол (TCP англ. — Common Internet Protocol/IP). Пользователи двух разных сетей могут отправлять друг другу электронные письма. Ключевая задача интернет-провайдера — гарантировать его пользователям наиболее экономичное подключение к любой точке мира, которая подключена к интернет (веб-сайт в локальной сети или пользователь, подключенный к другой сети в том же городе или в любой части мира) [5].

Платформитизация индустрии организационно-технологических коммуникаций и транзакционных издержек, обеспечивающая дистанционно-динамические сетевые бизнес-взаимодействия институциональных агентов карпулинга, каршеринга: расходы на сбор, обработку, аналитику информации, на заключение договоров, на контроллинг и краткосрочное использование технических средств позволяет им осуществлять регистрацию посредством соответствующего приложения данных паспорта (первой страницы и регистрации) и водительского удостоверения (с двух сторон), а также селфи с водительским удостоверением на том или ином сайте: NextApp, Яндекс.Такси с водителем, Uber как с водителем, так и без водителя, WEST CROUP — каршеринг в Республике Беларусь — без водителя и др.

Мониторинг бизнес-деятельности этих сетевых компаний по оказанию услуг такси нового поколения в Республике Беларусь свидетельствует о небольшом сроке их присутствия на национальном рынке каршеринговых услуг (не более пяти лет). Цифровизация их деятельности позволяет клиенту удобно вызывать такси без звонков диспетчеру и телефонных ожиданий в режиме 24/7 на сайте или через мобильное приложение на базе iOS и Android.

В структуре каршеринговых услуг в Республике Беларусь доминирует онлайн-сервис такси NextApp, Яндекс, интерфейс и функционал платформы, который позволяет

клиенту на сайте или через мобильное приложение для смартфонов в течение 4–5 мин оперативно вызывать официальное такси без звонка диспетчеру и самостоятельно следить за навигацией выполнения персонального заказа на карте. Институциональный регламент работы водителей NextApp, Яндекс предусматривает необходимость для водителя дважды в год проходить предварительное профессиональное тестирование знаний географии города и менеджмента клиентоориентированности, а также подвергать регламентированному осмотру техническое состояние автомобиля и его соответствие стандартам качества Яндекс.Такси. Деятельность осуществляется в Москве, Киеве, Минске, Ереване, Тбилиси, Алматы и других городах.

Исследование платформитизации практикоприменения бизнес-моделей каршеринга позволяет заключить, что их реализация на практике базируется на выполнении следующих ключевых условий: 1) цифровизация сетевого геовзаимодействия следующих институциональных бизнес-партнеров: а) владельцев транспортных и других технических средств; б) агрегаторов; в) мобильных операторов интерактивных коммуникаций; г) операторов (водителей) выполнения шеринг-услуг; д) клиентов; е) банков; 2) контурно-сетевое использование следующих бизнес-технологических геовзаимодействий: а) онлайн-регистрации оферты (коммерческого предложения) получить шеринг-услугу (аппликейшн — англ. Application) заявки на предоставление услуги; б) геолокация (англ. location — помещение, размещение, определение места для чего-либо, дислокация) или пространственно-временной поиск ближайшей локации транспортного средства по отношению к клиенту и подготовка предоставления шеринг-услуги; в) выполнение шеринг-услуги (англ. transportation) и г) онлайн выставление оценок ее комфорта, эмоциональности (англ. likes posting).

В этой связи применительно к каршерингу организационно-методическое обеспечение следует рассматривать как комплекс содержательно взаимоувязанных, взвешенно позиционированных и оптимально взаимодействующих методов, бизнес-стратегий, моделей, операций, продуктов, инвестиционно-маркетинговых, институциональных, логистических инструментов совместной мобильности или проката (аренды) технических мобильных активов на короткие периоды, реализуемых его стейкхолдерами (инвесторами, предпринимателями, менеджерами, кредиторами, операторами и др.) на основе разработки и использования цифровых технологий, при которой оплата производится в зависимости от времени и расстояния (масштаба услуг), фактически пройденного/выполненных.

Следует констатировать, что в Республике Беларусь сохраняется определенное число автотранспортных компаний по оказанию услуг такси, включая и предприятия с государственной долей в их активах, для которых глобальная платформитизация их дистанционно-динамической сетевой бизнес-деятельности на рынке не является ключевым источником повышения конкурентоспособности, поэтому они пролонгируют преимущественно традиционные внутрифирменные и межфирменные методы снижения операционных расходов и присутствие на тех же рынках на основе модернизации эволюционной инвестиционно-технологической модели бизнес-коммуникаций со своими партнерами и клиентами. В результате данные компании уступают в конкуренции на рынке услуг такси каршеринговым бизнес-структурам из-за значительного отставания в алгоритмизации оптимизации дистанционно-динамических сетевых внутрифирменных и межфирменных расходов, диверсификации портфеля своих услуг и рынков, генерировании инвестиционной привлекательности для системных высокотехнологичных инвесторов [6]. Как следствие, имеет место практика инициирования ими обращений к государственным органам по разработке и имплементации «дополнительных» обременительных условий организации конкурентной среды для компаний NextApp, Яндекс.Такси с водителем, Uber как с водителем, так и без, WEST CROUP — каршеринга в Республике Беларусь — без водителя и других, которые в конечном счете не будут спо-

способствовать глобальной конкурентоспособности развития данного сегмента сетевого бизнеса в Республике Беларусь.

Убедительным аргументом сомнительности указанной выше попытки имплементации «дополнительных» обременительных условий организации конкурентной среды на рынке услуг такси выступает существенное падение доходов оффлайн бизнес-коммуникаций в рыночной деятельности большинства белорусских предприятий в условиях глобального техногенного шока в 2020 г. из-за инфекционного заболевания населения многих стран. COVID-2019 еще больше усугубил негативные последствия использования концепции развития традиционной модели преимущественно оффлайн бизнес-взаимодействий компаний и свидетельствует о конкурентных преимуществах рекомендуемых инновационных бизнес-моделей каршеринга.

Также в процессе аналитических исследований результатов платформитизации организационно-технологических пространственно-временных сетевых взаимодействий стейкхолдеров каршеринга установлено, что они позволяют динамизировать фиксированные операционные расходы компании-покупателя (заказчика) каршеринговых работ, услуг и трансформировать их в динамические переменные и, как следствие, снижать точку безубыточности основного бизнеса.

С точки зрения динамизации и трансформации фиксированных расходов компании-покупателя (заказчика) каршеринговых услуг в динамические переменные, а также их синхронной оптимизации в условиях COVID-2019 и усиления турбулентности роста доходов населения и компаний во многих странах, включая и Беларусь, в 2020 г. из-за санкционных действий государств-конкурентов возникает острая потребность инициирования каждым предприятием отдельной страны не только суверенных, но и трансграничных инвестиционных объектов сетевой инфраструктуры на основе платформитизации взаимодействий стейкхолдеров сетевого бизнеса и динамизации практики их пирингового использования.

Глобальная корпоративная каршеринговая эксплуатация активов стейкхолдеров сетевого бизнеса в рамках платформитизации их транснационального взаимодействия является одним из наиболее перспективных и эффективных инструментов действенной оптимизации динамических постоянных и переменных издержек, а также риска негативных макрологистических последствий определенной страновой изоляции в условиях обострения техногенных шоковых состояний мировой экономики в 2020 г. При этом применение данного инструмента требует от директората компаний разработки институционально-инвестиционной стратегии платформитизации конкурентной дифференциации и дивергенции их глобального корпоративного сетевого взаимодействия [7]. Реализация платформитизации предлагаемых выше институционально-инвестиционных и организационно-технологических конкурентных преимуществ практикоприменения каршеринга генерирует динамический синергетический бизнес-эффект или взаимовыгодную величину рыночной функционально-эмоциональной ценности шеринг-услуги для клиента и стоимости шеринг-услуг для их поставщика или производителя, который включает как ее инвестиционный эффект-компонент для инвестора, владельца мобильных технических активов и операционный эффект-компонент для предпринимателей, менеджеров компании ее производителя.

Генерирующим источником динамического операционного синергетического бизнес-эффекта каршеринга является процесс дистанционно-динамической синхронной оптимизации времени, расстояния и стоимости интерактивных бизнес-взаимодействий клиента и поставщика шеринг-услуг посредством онлайн или мгновенного: а) принятия заказа клиента; б) поиска ближайшей локации транспортного средства; в) выполнения всех стартовых, текущих операционных и финишных технологических и социально-экономических информационных коммуникаций между всеми стейкхолдерами шеринг-бизнеса для акцептирования оферты и трансформирования ее бизнес-контракта;

г) предоставления самой шеринг-услуги клиенту, включая все онлайн-транзакции и отзывы о ее качестве.

В этом случае время следует идентифицировать как переменную синергетического бизнес-эффекта каршеринга, которая представляет собой динамический проектируемый и реализуемый комплекс цифровых технологий разработки и представления инструментов, алгоритмов графиков, которые показывают, когда та или иная работа, комплекс работ, бизнес-процесс будут выполнены, в рамках какого бюджета и с какой рыночной стоимостью для поставщика и функционально-эмоциональной ценностью для клиента.

Генерирующим источником динамического инвестиционного синергетического бизнес-эффекта каршеринга выступают следующие факторы сетевой капитализации инвестиций заказчика и поставщика шеринг-услуг: 1) фактор снижения (изменения) во времени в результате инфляционных процессов инвестиций (денежных средств) заказчика-клиента для поиска, выбора электронной навигации исполнения шеринг-услуги, а для ее поставщика из-за более интенсивной эксплуатации транспортного средства, техническое обеспечение выполнения шеринг-услуг; 2) фактор экономии расходов на администрирование реализации института собственности и масштабирования инвестирования в приобретение инвестором, владельцем технических средств в шеринг-бизнесе; 3) фактор высоких дивидендов инвестору, которые образуются в результате вложений инвестиций в более высокодоходные интерактивные бизнес-взаимодействия клиента и поставщика шеринг-услуг, чем у традиционного их предприятия-исполнителя на техническое обеспечение предоставления ее клиенту. В процессе принятия решений при каршеринге следует выделять не традиционные постоянные и переменные затраты, а динамические расходы на владение, распоряжение мобильными техническими активами (ДИС — динамические институционально-инвестиционные расходы на приобретение, государственную регистрацию, страхование, прохождение технического осмотра, глобального технического сервиса, модернизацию и другое в течение срока владения и распоряжения), необходимые в первую очередь для принятия альтернативных бизнес-решений инвесторами, владельцами о приобретении тех или иных мобильных технических активов, учитывающих специфику изменения стоимости во времени из-за долгосрочного их использования в бизнесе, а также динамические расходы на использование мобильных технических активов (ДЕ — динамические эксплуатационные расходы на приобретение ГСМ, ежедневное и периодическое техническое обслуживание, оплату труда, хранение и др.), необходимые в первую очередь для предпринимателей, менеджеров для принятия альтернативных управленческих решений по повышению эффективности их эксплуатации.

Алгоритм расчета динамического инвестиционного бизнес-эффекта каршеринга включает следующую формулу

$$X = (\text{ДИС}_M^B + \text{ДИС}_S^B + \text{ДИС}_T^B) - (\text{ДИС}_M^L + \text{ДИС}_S^L + \text{ДИС}_T^L), \quad (1)$$

где ДИС_M^B , ДИС_S^B , ДИС_T^B — динамические институционально-инвестиционные расходы, обусловленные масштабом (M), структурой инвестиций (S) и продолжительностью (T) владения и распоряжения альтернативным (B) видом технического средства; ДИС_M^L , ДИС_S^L , ДИС_T^L — динамические институционально-инвестиционные расходы, обусловленные масштабом (M), структурой (S) и продолжительностью (T) владения и распоряжения базовым (L) видом технического средства.

При этом каждый вид институционально-инвестиционных затрат из приведенных выше (ДИС_M^B , ДИС_S^B , ДИС_T^B , ДИС_M^L , ДИС_S^L , ДИС_T^L) следует рассматривать как составной элемент общей суммы эквивалентных институционально-инвестиционных годовых расходов (ЭГС или эквивалентная годовая стоимость). При этом в целях сопоставимости «стартовых» расходов на покупку и государственную регистрацию (ЦПиР) мобильных технических активов и годовых институционально-инвестиционных затрат на страхо-

вание, прохождение технического осмотра, глобального технического сервиса, модернизацию и другое в течение срока владения и распоряжения ими необходимо дисконтировать стоимость приобретения и государственную регистрацию по следующей формуле:

$$ЗВир = \frac{ЦПир}{ТСА}, \quad (2)$$

где ЦПир — цена приобретения и расходы на государственную регистрацию мобильного технического актива; ТСА — стоимость (настоящая, текущая) аннуитета в 1 руб., поступающего в конце каждого из n лет, при ставке дохода инвестиций r (формула 3).

$$ТСА_{r, нд} = \frac{1 - \frac{1}{(1 + НДИ)^n}}{НДИ}, \quad (3)$$

где НДИ — норма доходности инвестиций, %.

Алгоритм расчета динамического операционного бизнес-эффекта каршеринга включает следующую разработанную и предлагаемую формулу

$$X = (ДЕ_Q^L + ДЕ_T^L) - (ДЕ_Q^B + ДЕ_T^B), \quad (4)$$

где $ДЕ_Q^L, ДЕ_T^L$ — динамические эксплуатационные расходы, обусловленные объемом (Q) выполненных шеринг-услуг и продолжительностью (T) эксплуатации базового (L) технического средства; $ДЕ_Q^B, ДЕ_T^B$ — динамические эксплуатационные расходы, обусловленные объемом (Q) выполненных шеринг-услуг и продолжительностью (T) эксплуатации альтернативного (B) технического средства.

Данные для практического использования предлагаемого автором алгоритма расчета динамического инвестиционного и операционного бизнес-эффекта каршеринга можно взять из бухгалтерской отчетности. Например, расходы на приобретение мобильного технического актива можно получить из данных счетов: 01 «Основные средства»; 08 «Вложения в долгосрочные активы»; на уплату страховых платежей, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности — из данных счета 76 «Расчеты с разными дебиторами и кредиторами»; на уплату транспортного налога — из счета 23 «Вспомогательные производства»; на технический (текущий) сервис — из счета 23 «Вспомогательные производства»; на модернизацию (увеличение стоимости) — из данных счетов 01 «Основные средства», 08 «Вложения в долгосрочные активы» и т.д.

Апробация предлагаемых автором алгоритмов расчета динамического инвестиционного и операционного бизнес-эффекта каршеринга подтверждает их методическое преимущество по сравнению с существующими алгоритмами расчета: а) приведенных затрат; б) NPV; в) минимума эксплуатационных затрат.

Таким образом, можно заключить, что реализация на практике предлагаемого организационно-методического обеспечения управления каршерингом позволит увеличить отдачу (возврат) от инвестиций в привлечение операторов, приобретение техники и ее сервис, предоставление шеринг-услуг клиенту, а также оптимизировать дистанционно-динамические организационно-технологические процессы платформитизации сетевых бизнес-взаимодействий компаний-партисипантов.

Источники

1. Жудро, М. М. Концепции гармонизации взаимодействия субъектов бизнеса / М. М. Жудро // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т; редкол. В. Н. Шимов (гл. ред.) [и др.]. — Минск, 2017. — Вып. 10. — С. 186–193.

Zhudro, M. M. Concepts for harmonizing the interaction of business entities / M. M. Zhudro // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. ; editorial board: V. N. Shimov (chief ed.) [et al.]. — Minsk, 2017. — Iss. 10. — P. 186–193.

2. Пиринг [Электронный ресурс] // Провайдеры Беларуси. — Режим доступа: <https://providers.by/glossary/piring/>. — Дата доступа: 16.09.2020.

3. Сетевые формы взаимодействия российских компаний в сфере информационно-коммуникационных технологий [Электронный ресурс] // Высшая школа экономики. — Режим доступа: <https://publications.hse.ru/en/articles/77677127>. — Дата доступа: 23.11.2020.

4. Листровой, С. В. Подходы к предотвращению угроз в компьютерных сетях на основе решения задачи о наименьшем покрытии [Электронный ресурс] / С. В. Листровой, С. В. Моцный // Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського. — Режим доступа: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Ikszt_2013_6_9. — Дата доступа: 02.10.2020.

Listrovoy, S. V. Approaches to preventing threats in computer networks based on solving the problem of the least coverage [Electronic resource] / S. V. Listrovoy, S. V. Motsny // V. I. Vernadsky National Library of Ukraine. — Mode of access: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64. — Date of access: 02.10.2020.

5. Защита сетевого трафика [Электронный ресурс] // АМТЕЛ-СЕРВИС. — Режим доступа: <http://amtelser.ru/solutions/it-bezopasnost/zashhita-kontrol-web-trafika/>. — Дата доступа: 29.11.2020.

6. Жудро, М. М. Методика идентификации конкурентных преимуществ и практикоприменения агрокаршеринга в высокотехнологичном агробизнесе / М. М. Жудро // Глобальные проблемы модернизации национальной экономики : материалы IX Междунар. науч.-практ. конф., Тамбов, 13 апр. 2020 г. / Тамбов. гос. ун-т им. Г. Р. Державина ; отв. ред. А. А. Бурмистрова [и др.]. — Тамбов, 2020. — С. 591–600.

Zhudro, M. M. Methodology for the identification of competitive advantages and the practice of agricultural car sharing in high-tech agribusiness / M. M. Zhudro // Global problems of modernization of the national economy : materials of the IX Intern. sci. and practical conf., Tambov, 13 Apr. 2020 / Derzhavin Tambov State Univ. ; execut. ed. A. A. Burmistrova [et al.]. — Tambov, 2020. — P. 591–600.

7. Жудро, М. М. Дизайн развития агрокаршеринга в высокотехнологичном агробизнесе / М. М. Жудро // Современная аграрная экономика: наука и практика : материалы междунар. науч.-практ. конф., Горки, 24–25 мая 2019 г. / Белорус. гос. с.-х. акад. ; редкол.: И. В. Шафранская (гл. ред.) [и др.]. — Горки, 2019. — С. 81–85.

Zhudro, M. M. Design of the development of agro-car sharing in high-tech agribusiness / M. M. Zhudro // Modern agrarian economy: science and practice : materials of the intern. sci. and practical conf., Gorki, 24–25 May 2019 / Belarusian State Agr. Acad. ; editorial board: I. V. Shafranskaya (chief ed.) [et al.]. — Gorki, 2019. — P. 81–85.

Статья поступила в редакцию 15.12.2020 г.

УДК 339.138 (476)

N. Zhudro
BNTU (Minsk)
M. Zhudro
BSEU (Minsk)

SMART-MARKETING COMMUNICATION: IDENTIFICATION AND ASSESSMENT

The article presents the results of expert and pilot studies of the theoretical and methodological evolution of marketing communications, and it formulates the key methodological problems of the practical implementation and assessment of the synergies of the tools.

The authors have grounded the necessity to modernize the practice of identification and assessment of traditional marketing communications and, based on the 5P (Zhudro) smart marketing complex, they have developed a methodological platform for the creation and implementation of SMART marketing communications in business.

Keywords: smart-marketing; synergism; business; methodology; smart-economics; tools; communications; identification; assessment; efficiency.