

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

прибутку на акцію, зростання загальної суми прибутку, зростання дивідендів, зростання ринкової ціни акції, зростання величини власного капіталу.

З урахуванням специфіки вітчизняних умов господарювання, важливо використовувати в якості базових цілей інноваційного розвитку підприємств зростання загальної суми прибутку і величини власного капіталу.

Огляд теорії і практики інноваційної політики підприємств дозволяє вважати, що найбільш універсальним результативним показником оцінки діяльності фінансового менеджменту та ефективності фінансової стратегії підприємства є отриманий ним прибуток після сплати відсотків і податків на власний капітал. Таким чином, цільовими стратегічними показниками інноваційного розвитку підприємств виступає максимізація прибутку та ринкової вартості компанії.

На наступному етапі побудови моделі необхідно встановити обмеження цільової функції, що враховують об'єктивні умови інноваційного розвитку підприємств, визначають прийнятний рівень показників і наші цілі дослідження. Найважливішою установкою при формуванні моделі є зниження підприємницького і фінансового ризиків і забезпечення фінансової стабільності, що оцінюється за допомогою критеріїв левериджу. Важливо, що самі по собі показники левериджу є не тільки індикаторами ступеня ризику, пов'язаного з інноваційною діяльністю підприємства, але і дозволяють виділити основні фактори, що визначають ризик.

Інноваційний розвиток підприємства, або бізнесу, під яким розуміється система залучення та використання фондів підприємства та механізм управління цим процесом, моделюється поетапно. Інноваційний розвиток в динаміці розглядається в моделі як комбінація інвестиційних і виробничих рішень, яка створює фінансовий потік від виробничої діяльності, а фінансові рішення впливають на структуру капіталу і зміну середньозваженої вартості капіталу.

**Висновок.** Таким чином, представлена оптимізаційна модель використання фінансової стратегії в інноваційному розвитку підприємства ілюструє ефект сукупності рішень про інвестиції, виробничу діяльність, використання прибутку, вибору фінансової стратегії. Вона дозволяє робити висновки про зміни і на їх основі прогнозувати різні комбінації виробничої та фінансової діяльності, приймати стратегічні фінансові рішення для максимізації фінансової ефективності діяльності при мінімумі ризику, а також для досягнення поставлених фінансових цілей в довгостроковому періоді.

### СПИСОК ДЖЕРЕЛ:

1. Балабанов И. Т. Основы финансового менеджмента. Как управлять капиталом? / Балабанов И.Т. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 528 с.
2. Бланк И.А. Финансовая стратегия предприятия / Бланк И. А. – К. Эльга : Ника-центр, 2004. – 686 с.
3. Бланк И.А. Основы финансового менеджмента / Бланк И. А. – в 2-х томах. – К.: "Ника-Центр", "Эльга", 2003. – 379 с.
4. Бланк И.А. Стратегия и тактика управления финансами / Бланк И. А. – К.: МП ИНТЕМЛтд: Изд-во СД АДЕФ – Украина, 1996. – 534 с.
5. Гридчин М. В. Финансовый менеджмент: Курс лекций / Гридчин М.В. – 3-е изд., стереотип. – К.: МАУП, 2004. – 160 с.
6. Стратегии бизнеса: аналитический справочник / Под общей ред. академ. РАЕН, д.з.н. Г.Б. Клейнера. – М.: КОНСЗКО, 1998. – 328 с.
7. Хоминич И.П. Финансовая стратегия компаний: Научное издание / Хоминич И. П. – М.: Изд-во Росс. экон. Академии, 2004. – 156 с.
8. Ястремська О.М. Якість формування фінансової стратегії підприємства / О.М. Ястремська, А. В. Гриньов // Фінанси України. – 2006. – № 6. – С. 121-123.

### РЕЗЮМЕ

У статті обґрунтовано використання фінансової стратегії при інноваційному розвитку підприємств.

**Ключові слова:** фінансова стратегія, інноваційний розвиток, оптимізаційна модель, виробничо-господарська діяльність, прибуток.

### РЕЗЮМЕ

В статье обосновано использование финансовой стратегии в инновационном развитии предприятий.

**Ключевые слова:** финансовая стратегия, инновационное развитие, оптимизационная модель, производственно-хозяйственная деятельность, прибыль.

### SUMMARY

The paper justified the use of financial strategy in the innovation development of enterprises.

**Keywords:** financial strategy, innovative development, optimization model, production and economic activity, income.

## О СИНЕРГИЧЕСКОЙ СВЯЗИ ИННОВАЦИЙ С ПРОЦЕССАМИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ПРОМЫШЛЕННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

Хвостиков К.Л., аспирант, ДонНУ

Понятие синергической связи входит в научный лексикон кибернетики и общей теории систем, при этом оно соотносится с базовым понятием синергии, как вариант - синергетики, вследствие чего иногда подразумеваемая этим понятием связь именуется синергической. Не вдаваясь в терминологические нюансы, гораздо важнее будет указать на то, что синергическая связь становится проявлением действия одноименного закона организации – закона синергии, который утверждает: совокупность элементов организована, если ее потенциал больше суммы потенциалов входящих (включенных) в нее элементов по отдельности. [1]

В контексте системной организации синергическая связь определяется как связь, которая при кооперированных (совместных) действиях независимых элементов системы обеспечивает увеличение общего эффекта до величины, большей, чем сумма эффектов этих же элементов, действующих независимо. Следовательно, это усиливающая связь элементов системы. [2]

Научное обоснование идеи синергической связи инновационных решений в коммерции и логистике предполагает, что вводится ряд постулатов, первым из которых утверждается: независимое развитие коммерции и логистики при сохранении ими своих предметных областей не отвечает необходимости принятия целесообразных решений. Применительно к производственному предприятию коммерция - это сфера бизнеса с вполне определенным составом бизнес-процессов, обобщаемых понятиями: снабжение (закупка) и сбыт (реализация); логистика - это способ ведения бизнеса, обеспечивающий оптимальное развитие бизнес-процессов. Их единство достигается через управление, современная тенденция которого выражена переходом от управления объектами к управлению процессами.

В рамках процессного управления связь коммерции и логистики обнаруживается на «линиях стыковки»: управление сделкой (коммерция) ↔ контрактная логистика (логистика); управление коммерческой деятельностью (коммерция) ↔ управление цепями поставок (логистика) и др.

Коммерция определяет поле деятельности и одновременно задает рамки, в которых получает развитие логистика, но не ограничивает их. Сферой применения логистики рассматриваются не только процессы снабжения и сбыта, составляющие коммерческую деятельность предприятия по производству того или иного продукта, а воспроизводственный цикл соответствующего товара в последовательности стадий, включая процесс производства, а также выходящие за рамки деятельности конкретного предприятия-производителя процессы разработки продукта, потребления и утилизации - этим формируются предпосылки для развития логистики в ее интегрированной форме.

Второй постулат гласит: при оперировании понятием синергической связи априори предполагается применение системного подхода к организации коммерции и логистики. Системный подход требует того, чтобы и коммерцию, и логистику рассматривать как совокупность

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

процессов и их элементов – операций, состоящих во взаимодействии. Коммерческая деятельность осуществляется комбинации процессов и операций коммерческого содержания, обеспечивающих подготовку и совершение сделок товарообменного характера. Логистическая деятельность выполняется в комбинации технологических процессов, и те из них, которые пребывают в связи с коммерческой деятельностью, служат исполнению сделок — организации товародвижения от производителя к потребителю и обеспечению встречного предоставления. Управление коммерческой и логистической деятельностью посредством совершения процессов управления. Выраженные в обосновании и принятии управленческих решений процессы управления имеют несколько аспектов, включая: информационный (сбор и обработка информации, доведение до исполнителей управляющих сигналов), модельный (разработка и применение моделей реализации управленческих функций), критериальный (выявление и фиксация целевых приоритетов и критериев принятия решений), алгоритмический (формализация и методическое обеспечение процедур принятия решений), стимулирующий (поддержка интересов участников процесса управления, в том числе исполнителей и адресатов). [2]

Применение системного подхода к организации коммерции и логистики выражается в создании одноименных систем, и если системы логистики в настоящее время стали достаточно распространенным организационным решением, как на уровне отдельного предприятия, так и в масштабах интегрированных хозяйственных структур мезоуровня (отраслевых, межотраслевых, региональных комплексов), в макроуровневых масштабах национальной экономики, то во многом благодаря тому, что приняла на себя функцию системного интегратора по отношению к более локальным системам. Так, например, логистическая система предприятия строится как система управления в составе управляющей и управляемой подсистем, каждая из которых структурируется, как правило, по воспроизводственному признаку и имеет в своем составе сублогистические системы снабжения, производства, сбыта.

Инвариантность системного подхода выводит на третий постулат, которым предусматривается как единственно возможный принцип развития коммерции и логистики - развитие на инновационной основе, в котором синергическая связь исполняет роль меры целесообразных решений. [3] По существу, ставится вопрос о разработке и реализации инновационных решений процессного характера, системное единство которых должно обеспечиваться через управленческие инновации, т.е. инновации в технологиях управления, имея в виду не только процедурные, но и организационные, информационно-технические, научно-познавательные и психологические аспекты управления. [4] Инновации в технологии управления затрагивают подготовку данных, разработку и принятие решений, совершенствование документации и документооборота и проч.

Инновации в подготовке данных изменяют технологическую схему операций или, меняя схемы, модифицируют методы выполнения отдельных операций. Инновации в разработке и принятии решений меняют логистическую схему и методы деятельности, при этом они могут обеспечивать также более высокую степень информированности лиц, осуществляющих процессы управления. Качество же информации регулируется инновациями в двух направлениях - через изменение ее объема, структуры, содержания (изменяется количество показателей, их полнота, актуальность, объективность и т.д.) и через изменение ее оперативности и надежности (сроки, периодичность, достоверность, помехоустойчивость, доступность для пользователей, скорость получения по запросам и т.д.).

Управленческим инновациям отводится специальная миссия в осуществлении закона синергии при проектировании коммерческих и логистических инноваций в их содержательном соотношении и структурном сочетании в составе инновационного портфеля предприятия. В данном конкретном применении законом синергии предопределяется эффективность портфельных образований. С точки зрения синергии портфель – это не только и не столько число и состав образующих его элементов (инновационных проектов), сколько число и состав их взаимосвязей. Синергический эффект зависит не только от числа и качественного состава элементов, но и от способов их соединения, методов осуществления внутрисистемных взаимосвязей. Общее правило таково: чем слабее связи, тем меньше взаимодействие элементов, тем менее целостной является система; и наоборот, чем разнообразнее эти связи, осуществляемые для вовлечения элементов в систему инновационных решений или для укрепления ее, тем больше и количество способов взаимодействия между ними и, следовательно, тем выше потенциал системы инновационных проектов как целостного портфельного образования. Действие этого правила особенно актуально для осуществления инновационных решений при проведении сложных товарообменных сделок, какими являются, например, компенсационные сделки. Объектами коммерческих инноваций в таких сделках предстают схемы кооперирования бизнес-партнеров и их договорное оформление, объектами логистических инноваций – методы координации бизнес-процессов, обеспечивающих согласование экономических интересов кооперирующихся сторон и технологическую синхронизацию потоков.

Формирование портфеля инноваций – стратегическая задача, решение которой связывается с разработкой и реализацией инновационной стратегии предприятия при ее изначальном позиционировании относительно базовой, общеэкономической стратегии, с одной стороны, а также относительно стратегий снабжения, сбыта и логистической стратегии, - с другой. При этом имеет значение тот факт, является ли предприятие рядовым участником цепи поставок или оно выполняет роль фокусной структуры. Для рядового участника инновационная стратегия должна интерпретироваться как стратегия развития, одноуровневого порядка со стратегиями функционирования, в том числе стратегиями снабжения и сбыта, для которых логистическая стратегия служит обеспечивающей и относится, соответственно, на уровень операционных стратегий. Для фокусной структуры, выполняющей координационную функцию, логистическая стратегия в иерархии стратегий поднимается до уровня базовой, содержательно интерпретируется как стратегия управления цепями поставок с целевой ориентацией на поддержание их устойчивости, в то время как стратегия инновационного развития служит ее обеспечению посредством постановки и выполнения инновационных проектов в сфере коммерции и логистики. Реализация синергической связи инновационных решений при этом может и должна осуществляться через реинжиниринг бизнес- процессов при его организации на непрерывной основе вследствие осознания того, что оперативный, и даже тактический выигрыши, могут обернуться глобальным стратегическим проигрышем.

Как было подчеркнуто выше, нарастающая сложность логистических систем - явление эволюционное. Даже самые совершенные логистические системы подчиняются действию всеобщего закона усложнения: происходит не только усложнение логистических систем, но и условий в которых они формируются и существуют.

Ныне взаимодействие партнеров в системе поставок выходит за пределы региональных и отраслевых рынков, распространяясь на многопрофильные межотраслевые и межрегиональные комплексы различных структур. В данном случае мы касаемся области сверхсложных систем и мегапроектов. Такие структуры объединены понятием кластер. В переводе с английского на русский язык слово кластер означает «пучок». Понятие «кластер» применяется во многих науках: химии, физике, информатике, социологии, астрономии и др. Например, чтобы ответить на вопрос, почему в Украине не внедряются те или иные принципиально новые технологии, исследуется проблема формирования кластеров промышленного развития. Кластерные образования относятся к свехсложным системам. Это многопрофильные, межотраслевые комплексы различных структур, в которых используется не только формальная, но и неформальная взаимосвязь. Другой типичной характеристикой кластера является то, что в них возникает синергический эффект, как полагают, за счёт более тесной связи между активностями. Такого рода формы организованности, включающие конструкции, вызывающие синергический эффект, впервые описаны русским ученым А.А. Богдановым в «Тектологии» (1913 год), в частности при характеристике понятия «комплекс активностей». [5]

В литературе по логистике часто ссылаются на М. Портера, который определяет кластер как «систему взаимосвязанных фирм и институтов, оказывающихся в целом больше простой суммы своих составных частей. [6] Структура кластера характеризуется тем, что в ней уживаются экономические и неэкономические образования. Так, фирмы, о которых упоминает М. Портер, - форма организованности, относящаяся к хозяйственной системе, а институт - социальная форма или элемент социальной структуры общества. Видимо, синергический эффект здесь возникает не только за счёт тесноты связи между активностями, но и в результате соприкосновения разнородных по своей природе образований. Но в таком случае, необходимо указывать при взаимодействии с какими институтами возникает дополнительный синергический эффект.

Применительно к системе поставок кластерные образования характеризуются усилением взаимозависимости и взаимосвязи элементов системы за счёт устойчивой внешней и саморегулируемой вертикальной и горизонтальной интеграции материального потока на основе общности производного целевого рынка. Ухудшение или улучшение состояния в одной из отраслей (регионов), составляющих

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

определённый кластер, соответствующим образом отражается и на всех остальных элементах глобальной логистической системы. С концептуальных позиций кластеры являются особой формой объединения хозяйствующих субъектов, которая представляет собой некий многоотраслевой, межрегиональный союз, основанный на получении общего синергетического эффекта, но который не имеет при этом формального, юридически обусловленного выражения.

Вместе с тем, наличие тенденции нарастающей сложности, само по себе ещё не служит доказательством эволюции логистических систем. Эволюционный процесс заключается в образовании, накоплении и координации новых адаптаций логистических организационных форм. Именно на основе адаптаций логистических систем происходит их прогрессивное развитие; они видоизменяются, становятся более приспособленными к окружающей среде, усложняются и совершенствуются. В этом смысле кластерный подход помогает выявить особенности управления крупными логистическими образованиями (например, сетями).

П. Монге и Дж. Фалк исследовали в конце 1990-х годов сложные инфраструктуры и информационные технологии глобальных сетевых организаций и выявили наличие своеобразных изменений в их структуре и в способах управления. Они установили различия между внутрикорпоративными сетями и выделили:

- 1) сети, имеющие вид колеса, - для них характерно наличие единого центра, который прочно связан со всеми своими филиалами;
- 2) паутинообразные сети - они имеют несколько центральных узлов управления периферией;
- 3) сферические сети в виде колеса - это сети отношений обмена между разными организационными единицами, включая штаб-квартиры, национальные филиалы и т.д. [7]

П. Монге и Дж. Фалк отмечают недостаточную подвижность такого типа сетей, учитывая их широко разбросанные части и наличие центрального ядра управления. Но именно наличие единого узла связи, координирующего огромное число операций, обуславливает конфигурацию материального потока в таких сетях. Стратегически важная информация накапливается на центральной вершине связи; прочие, боковые взаимодействия между отдалёнными вершинами малозначимы. Возможность создания полуавтономных подразделений, имеющих гибкую внутреннюю сетевую структуру, позволяет свободно соединять центры, аккумулирующие информацию определённого уровня, создавая таким образом «сеть сетей». Она обеспечивает максимальную гибкость и способность к реагированию на изменения среды.

Дж. Куинн и Р. Райх назвали этот тип сетей «паутинообразными организациями» из-за плотных взаимосвязей между их рассредоточенными вершинами и наличием минимальной опоры на центральную иерархию. Ключевым отличием здесь является созданию сложной структуры множественных отношений между отдельными вершинами (центрами) сети. [8]

Паутинообразные сети-узлы, контактные персоны, сферические и паутинообразные организации вовлекаются в сложную систему внешних связей. Эти внешние связи, пересекающие границы организаций, отражают возрастающую зависимость системы от отношений, которые не относятся к категории внутриорганизационных, но и не обусловлены рыночными коммерческими операциями. Такие конфигурации материального потока становятся возможны благодаря развитию информационно-компьютерных и телекоммуникационных технологий, которые позволяют одновременно осуществлять совместную работу и координацию взаимозависимых видов деятельности в сети.

Плотность связей между организациями в таких сетях, то есть крепость их соединения друг с другом, оказывает большое влияние на деятельность центральных организаций. Характер взаимоотношений между организациями влияет на функциональное состояние информационных потоков в логистической системе:

- а) создаются условия для образования эксклюзивных союзов;
- б) информационные потоки, которые обычно сопутствуют материальному потоку, превращаются в самостоятельные потоки;
- в) иное выражение получают и барьеры, которые предстоит преодолеть, чтобы вступить в *сферу* соперничества. Они приобретают значение сетевого эффекта.

Устойчивость логистической сети обусловлена наличием общего информационного ресурса. Границы сети образуют компании, имеющие доступ к сетевым информационным ресурсам. Вступить в сеть-паутину или выйти из неё достаточно сложно. Выход фирмы из паутинообразной сети может привести к её гибели.

Уровень централизации управления в паутинообразных сетях выше обычного. Лидером здесь является материнская фирма, определяющая стратегию развития всех своих дочерних фирм. В ряде случаев роль материнской фирмы выполняет группа предприятий, объединённых в координационный центр.

Базовым принципом управления является оптимальное сочетание централизации и децентрализации, что проявляется в распределении функций и полномочий между центром и периферией. Необходимо учитывать закон меры - чрезмерная централизация способна привести к понижению организованности системы. При устойчивом равновесии системы силы организованности и дезорганизованности уравновешены и централистические связи достаточно прочные. Их слабость обнаруживается, когда начинаются процессы развития или разрушения и статичное состояние логистической системы сменяется динамичным.

В паутинообразных сетях усиление централизации управления происходит не только за счёт применения новых экономических механизмов взаимодействия, но и широкого использования неэкономических механизмов. В системе управления паутинообразной сетью сочетаются экономические и социальные методы. Но не только это повышает прочность связи между разными по своей сути субъектами, входящими в паутину. Здесь главенствуют уже не экономические, а социальные и административные приёмы управления. Объектом единого управления, как правило, являются несколько систем. Осуществляется не просто управление системой, а происходит координация межсистемных отношений.

Движение в социальных системах, к которым относятся и логистические системы, возникает, когда соотношение взаимодействующих сил не равно и преобладают положительные или отрицательные активности. Поэтому и логистическая синергия может быть положительной и отрицательной. Созидательные процессы обусловлены преобладанием положительных активностей. В таком случае можно говорить о положительных результатах логистической синергии. Перенес отрицательных активностей порождает отрицательную логистическую синергию, что приводит к перерождению или разрушению системы. Логистический синергетический эффект возникает в результате лучшего сочетания положительных активностей, а это означает, что не только достигнута экономическая стройность системы, но и произошло подключение в её организационное развитие нравственно-этических составляющих.

Недостатком централистической системы является возможность «накопления системных противоречий между центральным комплексом и периферическим элементом». Оно обусловлено тем, что «между организаторами или властвующими и исполнителями или подчинёнными идёт психологическое расхождение: их взаимное понимание становится неполным, а затем тенденция к его уменьшению всё более усиливается». [5]

Именно данный факт положен в основу концепции человеческих отношений. Исходным пунктом этой концепции стало положение, согласно которому поступки работников определяются не столько экономическими мотивами, сколько потребностями, которые лишь частично и косвенно удовлетворяются с помощью денег. Если эти потребности учитываются, хозяйственная структура обретает дополнительный, неэкономический источник развития. В нашей стране такой подход нашёл реализацию в бригадной форме организации труда (1970- 1980-е годы), в Японии - в кружках качества (с 1960-х годов).

Усложнение организационных форм логистической системы и изменение её содержания выдвигают на передний план необходимость изучения её возможности приспособления к окружающей среде и учёта потребностей самой системы. Всякую систему можно условно расчленить на скелетную и пластичную части. А.А. Богданов, исследуя внутренние противоречия систем, пришёл к выводу, что процессы роста и усложнения *сильнее* и быстрее совершаются в пластичной части системы, имеющей более высокую организованность и приспособленность к ассимиляции. [5] Скелетная часть, менее способная к ассимиляции и отстаёт в своём развитии от пластической части. Это приводит к нарушению равновесия системы. Скелет стремится удержать пластичную часть в рамках своей формы и тем самым «задержать её рост», ограничить её развитие. Организационный прогресс, основанный на пластичности, ведёт к усложнению

## ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СОТРУДНИЧЕСТВА МЕЖДУ СТРАНАМИ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЫ В РАМКАХ ЧЕРНОМОРСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ГУАМ

организационных *форм*, ибо в них накапливаются приспособления к новым, изменяющимся условиям. Усложнение организационной формы в свою очередь благоприятно для развития пластичности, так как усиливает богатство возможных комбинаций. Но эмерджентная природа паутинообразных логистических систем способствует обострению внутренних противоречий. Для снятия противоречий должны широко применяться нравственно-этические нормы. Особенно важно учитывать этот аспект при принятии стратегических управленческих решений.

### СПИСОК ИСТОЧНИКОВ:

1. Радченко Я.В. Законы организации и их роль в перестройке структур управления экономикой // Известия Академии наук СССР. Сер. экон. - 1988. - № 5. - С. 3-21
2. Лопатчиков Л.И. Экономико-математический словарь: Словарь современной экономической науки / Под ред. Г.Б. Клейнера. - М.: Дело, 2003. - С 294-295
3. Зайцев Е.И. Логистика и синергетика. Новая парадигма в теоретической логистике // Логистика в управлении цепями поставок. - 2004. - № 1. - С. 7.
4. Гребнев Е.Т. Управленческие нововведения. - М.: Экономика, 1985. - 160 с.
5. Богданов А.А. Тектология. Всеобщая организационная наука. - М.: Экономика, 1989. – Т.2. – С. 116
6. Портер М. Международная конкуренция. - М.: Международные отношения, 1993. - С. 173.
7. Monge P., Fulk J. Communication Technology for Global Network Organizations / Newbury Park. 1998. p. 28.
8. Quinn J.B. Outsourcing innovation: The new online of growth. Sloan Management Review 41 (4) 13-28; Reich R. The work of nations. New York: The Free Press. 1991.

### РЕЗЮМЕ

В статті досліджено принципи формування синергічних зв'язків інновацій з процесами функціонування складних логістичних систем.

**Ключові слова:** синергетика, комерція, логістика, інновації, промислові логістичні системи.

### РЕЗЮМЕ

В статье исследованы принципы формирования синергических связей инноваций с процессами функционирования сложных логистических систем.

**Ключевые слова:** синергетика, коммерция, логистика, инновации, промышленные логистические системы.

### SUMMARY

The article studies the principles of synergistic connection of innovation with the processes of complex logistics systems functioning.

**Keywords:** synergistics, commerce, logistics, innovation, industrial logistics systems.

## MODERN TOURISM DEMAND INFLUENCE ON DESTINATIONS

**Khokhobaia M.**, PHD Student Faculty of Business and Economics Tbilisi State University, Georgia

**Arghutashvili V.**, PHD Student Faculty of Business and Economics Tbilisi State University, Georgia

The nature of the development of tourist places and the continued evolution of tourism itself are subjects which have been addressed by many authors over the past half century. This chapter discusses the nature of the process of tourism-related developments, and the changes which tourism has undergone since it became a global phenomenon. It is argued that modern or current tourism is the result of evolutionary rather than revolutionary change and that the future of tourism will be similar in many respects to its present form. The logic behind this argument is discussed below and some examples are provided to aid the discussion.

Tourism is a large and complex phenomenon, with economic, environmental and socio-cultural implications for places and populations which become involved with it. It is both subject to change as a result of external factors and is itself a major agent of change. Tourism, like any other economic and social phenomenon, cannot be examined out of context. It is the result of the interplay of local, national and international forces, trends and mindsets, along with the influence of individual key actors, political ideologies, world events (natural and human) and changing tastes of consumers. Of particular significance for tourism is technological change.

Cost, rather than time or distance, is now the principal limitation to travel, and as travel costs have continuously declined over the last half century, coinciding with a general rise in living standards and incomes, at least in the industrialized world, the potential for tourism has increased enormously. Over the last two decades in particular, improvements and innovations in communications and information technology have made available to consumers greatly increased information and flexibility to use that information, as well as helping to further reduce cost and time needed to arrange travel and other elements of vacations. The overall result has been a vast increase in tourist travel, driven by a much greater range of destinations and travel options being made available to and taken up by tourists. New destinations appear annually, reflecting the potential for income generation in those locations and also the potential traffic seen by those providing transportation, particularly low-cost airlines.

All of this growth, however, has somewhat served to mask the fact that tourism itself has not changed appreciably in many respects: as discussed below in more detail. The opportunities to engage in tourism in many more locations, at lower costs and for shorter periods of time have greatly increased the choices available to potential consumers. Similarly, there has arisen greater scope for specific forms of tourism, often of a more individual nature, particularly in terms of making arrangements and travel decisions. Thus, forms of tourism such as ecotourism, cultural tourism, heritage tourism and music tourism have been hailed as indicative of the 'New Tourism' [1], although, in fact, these forms of tourism have been present since the beginning of tourism itself [2]. What is new is the scale of these specific forms, but as overall tourism numbers have greatly increased over the last half century, it is not surprising that the numbers engaging in specific forms of tourism have also increased, and thus become more visible to observers. This is not to deny that elements of tourism have become part of the 'postmodern' life, but it should serve as a reminder that many of the elements of tourism remain relatively unchanged, in spite of the fact that the scale and spatial patterns at the global level may have changed, and at the local level major developments have occurred.

Such developments, however, always need to be examined in the context of the overall global change in areas such as technology, affluence and political stability.

Reasons for places becoming involved in tourism are varied. In some cases communities may see tourism as a means of economic development and be keen to become a tourist destination. In other cases, communities may be selected by individuals (entrepreneurs), by agents such as tour companies, or, as in earlier years, by railway companies, as potential tourist destinations and be developed accordingly. In a way similar to the effect of railway expansion in the nineteenth century, airlines—particularly the budget airlines—have been responsible for a rise in tourist visitation to a number of destinations simply by selecting them as suitable locations for new services from developed country markets. Irrespective of the way in which tourism has been introduced to destinations, the end results have been very similar in many cases. The impacts of tourism development have been well documented, for example by Mathieson and Wall (1982), and Pearce (1995), and there is now a considerable body of literature on the way in which destinations develop and change as a result of the arrival of tourism. The commonality of many of the effects of tourism in terms of the process of development of tourist destinations has been noted by several authors and has been encapsulated in the Butler's Tourism Area Life Cycle model [3]