

дежкан сельхозтехники, саженцами, минеральными удобрениями и др.

Период перехода на рыночную экономику выявил ряд объективных трудностей, в частности, была остановлена деятельность многих районных перерабатывающих предприятий. А крупные перерабатывающие предприятия, расположенные в областных центрах республики, превращаются в монополии. Таким образом, развитие рыночных отношений вынуждает подчиняться закону спроса, предложения и конкуренции.

При овладении ресурсами предприятий, перерабатывающих сельскохозяйственное сырье и ведущих свою деятельность в условиях конкуренции, продажа продукции вызывает ряд финансовых и других проблем:

– цена продукции оказывается сниженной, что не покрывает расходов на производимую продукцию;

– вовремя не осуществляется оплата за продукцию, что приводит к финансовым трудностям на сельскохозяйственном предприятии (своевременно не выплачивается заработная плата, не хватает средств на закупку ресурсов, не оплачивается налог, что приводит к штрафам).

Поэтому предприятия, работающие с сельскохозяйственной продукцией, не находятся на должном уровне производства и доставки продукции потребителям.

Из-за этого вытекает ограничение деятельности монополии перерабатывающих предприятий, что помогает развитию свободных рыночных отношений и дает больше возможностей в получении прибыли в данной сфере. Та-

ким образом, если на основании региональных связей будут поставляться необходимые ресурсы, это позволит расширить возможности рыночных отношений между равноправными субъектами.

Принимая во внимание вышесказанное, выясняется, что в настоящее время необходимо внести изменения в аграрную политику. Необходимость этих изменений вытекает из смысла мероприятий, направленных на развитие свободной экономики.

Поэтому в условиях либерализации экономики возникает необходимость усиления региональной независимости. В региональном управлении в Республике Узбекистан уровень развития рыночных отношений отраслей сельского хозяйства, играющих ведущую роль в экономике, определяется посредством конкуренции.

Чтобы достигнуть значительных успехов в управлении и формировании конкурентной среды в аграрном рынке, нужно научиться опытом развитых стран.

Неотъемлемой частью интеграции Узбекистана в мировое сообщество является установление тесных связей с самыми развитыми странами мира, укрепление сотрудничества с ведущими международными экономическими, финансовыми и гуманитарными организациями.

Узбекистан будет и дальше наращивать усилия по развитию и укреплению отношений с ведущими странами Европы. Прошедшие годы подтвердили наличие широких возможностей для взаимовыгодного сотрудничества с Европейским союзом на основе равноправного партнерства в рамках двусторонних и многосторонних договорных отношений.

СУЩНОСТЬ ПОНЯТИЯ ЛОГИСТИКИ И ВЛИЯНИЕ МИРОВОГО ФИНАНСОВОГО КРИЗИСА НА РЫНОК ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ

Бабич Т. В.

*Белгородский государственный университет
lindakrem@yandex.ru*

«Термин «логистика», известный до недавнего времени лишь узкому кругу специалистов, получает сегодня широкое распространение. Основная причина этого явления заключается в том, что понятие стало использоваться в экономике»¹.

«Логистика происходит от греческого слова «logistike», что означает искусство вычислять,

рассуждать. История возникновения и развития практической логистики уходит далеко в прошлое. Еще в период Римской империи существовали служители, которые носили титул «логисты», или «логистики»; они занимались распределением продуктов питания. В первом тысячелетии нашей эры в военном лексиконе ряда стран с логистикой связывали деятельность по обеспечению вооруженных сил материальными ресурсами и содержанию их запасов. По мнению ряда западных ученых, логистика выросла в науку благодаря военному делу.

¹ Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. – 11-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. – 15 с.

Возникшие в странах с рыночной экономикой еще накануне и в период экономического кризиса 1930-х гг. идеи интеграции снабженческо-производственно-распределительных систем, в которых бы увязывались функции снабжения материалами и сырьем, производства продукции, ее хранения и распределения, трансформировались в самостоятельное направление научных исследований и форму хозяйственной практики – *логистику*»¹.

«Под *логистикой* понимается научно-практическое направление хозяйствования, заключающееся в эффективном управлении материальными и связанными с ними информационными и финансовыми потоками в сферах производства и обращения»².

«Логистика в настоящее время широко используется во всем мире и, как считают многие ученые, без решения логистических задач трудно победить в конкурентной борьбе.

Логистика – это наука и искусство управления материалопотоком. Управлять материалопотоком – это значит выполнять основные функции менеджмента: планирования, организации, мотивации и контроля за его продвижением.

Существует несколько десятков определений логистики. Это оправдано, так как на любой стадии продвижения материалопотока мы имеем дело с логистикой различного типа»³.

«Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена требуют новых подходов к развитию транспорта, поиску новых технологий и рациональных путей освоения перевозок пассажиров и грузов.

В условиях современного развития мировой экономики транспорт является инструментом реализации национальных интересов страны, обеспечения интеграции страны в мировую хозяйственную систему. Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших признаков ее технологического процесса и цивилизованности»⁴.

Мировые тенденции в развитии транспорта свидетельствуют, что сейчас усилия большинства стран направлены на повышение конку-

рентоспособности национального транспорта, страны стремятся отказаться от системы квот, тарифных и других ограничений и гармонизировать транспортное законодательство. Рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Возникли новые услуги – транспортно-логистические. Качество транспортных услуг и конкурентоспособность достигли высокого уровня развития.

«Из-за сильного финансового кризиса, переросшего в экономический кризис, значительно снизился спрос на грузовые автотранспортные перевозки и его падение продолжается. Согласно источникам автотранспортных ассоциаций и правительственных органов наблюдаются следующие тенденции в данной сфере:

- снижение до 50 % объемов грузоперевозок автомобильным транспортом;
- удвоение количества банкротств;
- значительное увеличение увольнений.

Мировой финансовый кризис отразился и на стоимости услуг в сфере грузоперевозок. Падение общего грузопотока влечет за собой превышение предложения транспорта над спросом, что автоматически означает снижение цен. Однако структура изменения цен весьма разнообразна»⁵.

«Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ, IRU) предупредил правительства ООН о серьезном влиянии экономического кризиса на отрасль автомобильных перевозок, ситуация в которой является одним из главных факторов быстрого или медленного восстановления экономики в целом, и выдвинул конкретные предложения для того, чтобы справиться с этой беспокоящей тенденцией.

Сравнивая текущую ситуацию (с января по июнь 2009 г.) с аналогичным периодом 2008 г., результаты показывают, что глобальный экономический кризис нанес особенно сильный ущерб международным автомобильным перевозкам. Финансирование транспортных операций становится чрезвычайно трудным, что приводит к резкому увеличению количества банкротств.

Учитывая различия на транспортном рынке между странами, в среднем:

- производительность внутренних автомобильных перевозок грузов (т/км) снизилась на 10-20 %;
- производительность международных автомобильных перевозок грузов (т/км) снизилась на 20-30 %;
- выручка (внутренние перевозки) сократилась на 10-20 %;

¹ Логистика: Учебник/ Под ред. Б. А. Аникина: 3-е изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2006 (Высшее образование), с.11–12.

² Гаджинский А. М. Логистика: Учебник. – 11-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К°», 2005. – 17 с.

³ Неруш Ю. М. Логистика в схемах и таблицах: учебное пособие. – М.: ТК Велби, Изд-во Проспект, 2006. – 192 с.

⁴ Быкадорова Н. С., Магистерская диссертация «Организация международных перевозок в России и оценка их эффективности», Белгород 2009 г., с. 3.

⁵ www.kazato.kz/ru

- выручка (международные перевозки) сократилась на 20-30 %;
- ставки перевозок грузов снизились более чем на 10 %;
- занятость водителей уменьшилась более чем на 10 %;
- количество регистраций новых грузовых автомобилей снизилось, как минимум, на 30 %;
- доступ к банковским кредитам стал более затруднительным;
- количество банкротств увеличилось как минимум на 20 %.

Хотя в текущей ситуации прогнозировать что-либо по-прежнему сложно, отрасль автомобильных перевозок не ожидает восстановления в секторе до 2011 г. при нормальных темпах роста в 1,5 %.

– Поскольку автомобильные перевозки грузов остаются жизненно необходимым инструментом, соединяющим воедино все виды деловой активности и все виды транспорта в цепях производства и распределения, и учитывая, что

отрасль автомобильных перевозок является также важной силой, способствующей развитию экономики в рамках занятости, налогов, вкладывающей инвестиции в научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки, МСАТ вновь призывает правительства:

- срочно убрать все нео-протекционистские барьеры; произвести переоценку и сокращение существующих в настоящее время налогов;

- пересмотреть поверхностное и неэффективное законодательство по охране окружающей среды;

- убедить финансовые учреждения предоставить адекватные кредитные линии таким образом, чтобы транспортные операторы могли продолжать заниматься своим бизнесом, поскольку какие-либо штрафные или финансовые санкции, применяемые к автомобильному транспорту, только усугубляют негативное воздействие этих санкций на всю экономику, сообщает пресс-офис Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ)¹.

СЕТЕВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ КАК ИНСТРУМЕНТ ПОВЫШЕНИЯ КАПИТАЛА БРЕНДА ВЫСШЕГО УЧЕБНОГО ЗАВЕДЕНИЯ НА РЫНКЕ УСЛУГ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

Еленев К. С.

*Московский государственный строительный университет
kelenev@mgsu.ru*

Большое значение интеллектуального капитала и ключевая роль всех сотрудников в формировании коммуникаций и имиджа бренда, характерная для отраслей наиболее высокого уровня развития, в значительной степени соответствует параметрам сферы дополнительного профессионального образования (ДПО).

При этом, имея долгосрочные связи с государственными структурами, годами формируя кадровый актив профильных отраслей экономики, многие структуры ДПО не осознают ценности имеющихся в их распоряжении коммуникативных ресурсов, не могут использовать синергетический потенциал ключевых компетенций своих организаций.

Особенно остро проблема выживания и развития образовательных программ ДПО встала в условиях кризиса. На практике привлечение клиентов в период кризиса становится вопросом выживания для многих образовательных учреждений.

Важность построения эффективных коммуникаций с клиентами и группами влияния обусловила необходимость формирования ин-

тегрированного по концентрации ресурсов, но фокусированного на целевых сегментах подхода к реализации маркетинговых коммуникаций в сфере ДПО.

Наиболее актуальным подходом к построению маркетинговых коммуникаций, с учетом турбулентных изменений внешней среды и повышением требований к адаптивности всего комплекса взаимодействий системы ДПО вуза, представляется концепция сетевого взаимодействия.

Концепт «сетевого общества» вписывается как в парадигму постмодернизма, так и в общий дискурс перехода к инновационной «Экономике знаний». Несмотря на глубокую и длительную теоретическую проработку, этот подход до сих пор не получил широкого отражения в прикладных маркетинговых методиках взаимодействия на рынке образовательных услуг в целом и в сегменте ДПО в частности.

Ключевую роль в построении сетевых коммуникаций играет посылка о несубъектно-

¹ www.logistpro.ru/events/176