

Применение различного рода мер финансового стимулирования использования ОИС должно быть системным и сопровождаться непрерывным мониторингом их деятельности в контексте общей направленности Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2007-2010 годы.

Литература

1. Статистический ежегодник Республики Беларусь. 2007.: Стат. сб. Мн., 2007.
2. Слонимский А. А., Макаревич А. И. Экономико-правовое обеспечение государственного регулирования инновационно - предпринимательской деятельности / А. А. Слонимский, А. И. Макаревич // Экономический бюллетень НИЭИ Министерства экономики Республики Беларусь. - 2008. - № 11. - С. 93.
3. Официальный сайт Национального центра интеллектуальной собственности - [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://belgopatent.org.by/models_statistics.shtm.
4. Беляева Е., Доронин М. Охрана интеллектуального капитала в условиях мировой интеграции / Е. Беляева, М. Доронин // Интеллектуальная собственность в Беларуси. - 2005. - № 3. - С. 26.

М.Г. Шимановская, УО «БГЭУ» (г. Минск)

РОЛЬ И ЗНАЧЕНИЕ ЛОГИСТИКИ В НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКЕ

Свободное движение капитала, товаров, услуг и людей открыли новые возможности для развития экономики в целом. Новые реалии привели к тому, что рынки товаров и услуг стали более прозрачными и тем самым более сравнимыми. Стало гораздо проще определить наиболее выгодное соотношение прибыли и затрат в каждом отдельном случае, что значительно усиливает конкуренцию между производителями. В результате всего произошло уменьшение потребительских цен, что в свою очередь привело к повышению спроса на продукцию, к увеличению ее производства и одновременно потребовало дополнительно новых транспортных средств, складских сооружений и распределительных баз. Это, в свою очередь, стимулировало формирование такого нового направления, как логистика.

По наблюдениям аналитиков IBM Global Business Service, логистика при составлении стратегических планов компании становится важным стратегическим ресурсом. Как заметил Колин Тейлор, консультант IBM GBS: «Логистика из подвала бизнеса переместилась в кабинет генерального директора» [3].

Специалисты по логистике организуют и управляют международными цепями транспорта, выполняют многочисленные дополнительные услуги и гарантируют надлежащие потоки информации. Скорость - ключевой фактор успеха. Специалисты по логистике становятся связующим звеном между производителями и поставщиками.

Использование логистики на предприятиях обеспечивает сокращение издержек. Это объясняется, прежде всего, тем, что производитель стремится сократить высокий уровень запасов на складах, а также так называемый «пустой пробег». Кроме сокращения издержек важную роль играет конкурентное преимущество производителя, которое позволяет ему сократить время доставки товаров и предоставить дополнительный сервис (так называемая пост-продажная логистика).

В ведущих постиндустриальных странах общий ежегодный оборот на логистическом рынке составляет около 1 млрд дол.. А ежегодный прирост, по оценкам экспертов, по данному рынку составляет в среднем в тех же странах около 5 – 10%. Еще одним показателем, наглядно демонстрирующем роль логистики в современном мире, является доля затрат на логистику в ВВП. Данный показатель в развитых странах составляет около 20-30%. Например в США в 2007 году логистические издержки в промышленности были равны порядка 1,7 трлн. долл., что составляет около 12-13% ВВП. [1,2]

Логистика обеспечивает более высокий уровень занятости населения. В Британии, по данным King Sturge, в 2006 г. непосредственно в логистике или в сферах, которые функционируют благодаря ей, было занято 1,731 млн человек (около 7% всего трудоспособного населения). Это водители транспортных средств, экспедитеры, грузчики, учетчики, сортировщики, рабочие и служащие складов и перевалочных баз, почтальоны, посыльные, курьеры и др. В США только в перевозках грузов занято около 4,5 млн человек. Из сказанного выше непосредственно следует высокая значимость логистики на современном этапе развития экономики.

Эффективность использования логистики невозможно без наличия законодательной базы.

Нормативные акты, регулирующие, например, транспортные перевозки можно рассматривать с нескольких позиций. С одной стороны, это международные и национальные правовые акты, регулирующие отношения между предприятиями при заключении международных сделок. К ним относятся такие документы как Женевская конвенция 1956 г. о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), Конвенция СИМ – Берн 1980 об перевозке товаров по железной дороге, Варшавская конвенция 1929 и Монреальская конвенция 1975, регулирующие перевозку товаров воздушным транспортом, а Брюссельская конвенция и протоколы Гааги и Винзбурга 1968 – перевозку морским транспортом и др.

С другой стороны, можно выделить «внутреннее» регулирование логистических процессов. Сюда входят правовые документы, определяющие основные направления формирования логистической системы. В Беларуси к таким документам на данный момент можно отнести только одну Программу развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. Несколько другой подход в странах, где не существует единого правового документа, регулирующего развитие логистической системы, а существуют правовые акты по отдельным областям деятельности, в том числе по транспорту. Например, в ЕС - это принятая в 2001 году, «Белая книга», которая является концепцией развития транспорта на 10 лет. Основной задачей данного документа был поиск новых решений, которые позволили бы сократить сроки доставки товаров и соответствующие затраты. Меры, предложенные в «Белой книге», в основном направлены на развитие мультимодальных перевозок, которые включают в себя одновременное использование нескольких видов транспорта при перевозке грузов.

В дополнении к «Белой книге» в странах ЕС был принят и ряд более детально разработанных документов, конкретно прописывающих мероприятия, которые необходимо предпринять в том или ином аспекте («План интеграции грузовых перевозок» и др.).

Как правило, правительства европейских государств на национальном уровне следуют политике ЕС и принимают на всей территории меры для достижения ее основных целей.

В Германии таким документом является «Мастер-план по грузовому транспорту и логистике», суть которого состоит в разработке конкретных мер по повышению мобильности товаропотока, а также усиление продвижения логистического потенциала Германии за границу. На уровне федеральных земель, которые обладают значительной самостоятельностью, также принято регулировать развитие логистики в рамках государственного и муниципального управления.

Если оценивать в целом систему госрегулирования логистики в Германии, то необходимо отметить, что государство при формировании основных приоритетов развития данной отрасли, работает в тесном взаимодействии с национальными бизнес-структурами. Это означает, что в Германии государство разрабатывает только общие направления экономического развития, а бизнес получает возможность, используя принятые законы, идти по своему пути развития.

В Финляндии выработан документ «Укрепление логистической позиции Финляндии», который показывает, что транспортный комплекс страны и связанные с ней отрасли управляются при непосредственном участии государства. В документе говорится «...Цель и предлагаемые меры должны быть реализованы совместно силами государственных властей и логистических структур в соответствии с согласованным распределением состава работ и сфер ответственности» [3]. Однако, как показывает практика, на самом деле государство играет ключевую роль и берет на себя все основные функции (влияние на тарифообразование транспортных компаний и стивидоров, регулировании вопросов труда и заработной платы, политика в области высшего образования и т.д.).

Кроме того финские чиновники отвечают и за внешний «фронт» – за защиту интересов национального бизнеса на уровне Европейского союза и отдельных стран. Финны считают, что именно под чутким руководством государства возможно наиболее эффективное развитие их логистического комплекса [3].

Западноевропейский опыт показывает, что существуют две основные модели управления логистикой: первая модель, где главенствующую роль в формировании и реализации логистической стратегии развития играет государство, и вторая модель, где основная роль в этих процессах принадлежит непосредственно частным бизнес-структурам.

Выбор той или иной стратегии зависит, прежде всего, от той роли, которую играет логистика в экономике страны. Так в Финляндии, где грузоперевозки являются одним из основных средств поступлений в бюджет, логистика есть одно из приоритетных направлений. В Германии, наоборот, логистика показательно, прежде всего, для частного сектора.

Если говорить о Беларуси, то пока нельзя точно сказать, какая из моделей подходит нам больше. С одной стороны, отдавать все в частные руки пока нецелесообразно, а с другой - полный контроль государства не всегда возможен.

В России начинает возникать такая форма собственности, как государственно-частное партнерство, при такой системе сотрудничества государство отвечает за инфраструктурное строительство, выделение земли, подготовку ее к инвестициям и предоставление преференций инвесторам. А бизнес - за строительство складских помещений, транспортных центров и т.д. Это позволяет более эффективно использовать имеющиеся ресурсы и рационализировать дальнейшие действия по созданию логистической инфраструктуры.

Таким образом, следует отметить, что логистика играет одну из ключевых ролей в развитии как национальной, так и мировой экономики. Игнорирование этого

фактора значительно затормозит экономическое развитие экономики любой страны, поскольку отсутствие грамотно разработанной на государственном уровне стратегии создания логистических систем, серьезно снижает уровень конкурентной способности страны на мировых рынках.

Несмотря на свое выгодное положение и огромные возможности, Республика Беларусь находится пока в начале своего развития в области логистики. Для ее дальнейшего движения в этом направлении необходима разработка законодательства в области логистики, приведение его в соответствие с мировыми и европейскими стандартами, а кроме того активное развитие малого и среднего бизнеса и взаимодействие в области логистики с государственными структурами и предприятиями.

Литература

1. Логистика // Справочник экономиста. – 2008. - №4. С.6
2. Логистика в современном мире// en.mgubs.ru/index.php?sc=324
3. Ступаченко И. Как в Европе обустривают логистику?/И. Ступаченко// РЖД-Партнер. – 2007. - №3 (103). С.15

М. М. Шоломицкая, УО БГЭУ (г. Минск)

МАРКЕТИНГОВЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ФАРМАЦЕВТИЧЕСКОГО РЫНКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Фармацевтическая отрасль в Республике Беларусь одна из наиболее динамично развивающихся. Несмотря на то, что она не является определяющей в объеме производства республики (доля ее составляет менее 1%), она относится к приоритетным отраслям народного хозяйства Республики.

В 2008 г. емкость фармацевтического рынка Республики Беларусь составила более 597 млн. долл. США в стоимостном выражении (в ценах производителя), что на 31% больше, чем в 2007 году. Тем не менее, в натуральном выражении произошло ее сокращение на 1,46%.

Рынок отечественных лекарственных средств растет быстрее рынка импортных: в 2007 г. объем продаж отечественных лекарственных средств увеличился на 32%, а импортных – на 22%.

Ежегодный прирост цен выше темпа инфляции (уровень инфляции в Беларуси в 2006–2007 гг. был самым низким в СНГ и составил около 7% в 2006 г. и около 8% в 2007 г.).

Высокие показатели прироста средней цены за упаковку лекарственных средств свидетельствуют об увеличении доли дорогих препаратов в объеме фармацевтического рынка. За два года доля лекарственных средств дороже 50 долл. США за упаковку увеличилась почти вдвое. Указанный ценовой сегмент увеличился, главным образом, за счет роста продаж противомикробных (Тиенам, Меронем), противоопухолевых (Мабтера, Герцептин, Нейпоген) и кроветворных (Козйт-ДВИ, Фраксипарин) препаратов.

На фармацевтическом рынке Беларуси большую часть (78,5%) объема продаж в стоимостном выражении занимает импортный лекарственный средства, однако по объему продаж их упакунок с 2007 г. преобладают отечественные препараты (в 2005 г. доля отечественных упаковок составила 40%, в 2006 г. – 49%, в 2007 г. – 52%).