

долю, следовательно, суммы НДС, выставленные поставщиками материальных ресурсов и оплаченные покупателями, значительны. Данные суммы «входного» НДС, учитывая перечисленные выше льготы, по законодательству зачесть при расчете НДС нельзя. Суммы налога на добавленную стоимость, уплаченные при приобретении товаров (работ, услуг) и использованных для производства и (или) реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав, операции по реализации которых освобождены от обложения НДС, включаются в затраты плательщика по производству и реализации товаров (работ, услуг), имущественных прав. Что характерно для анализируемых нами операций. Следовательно, данные суммы входного НДС уменьшают прибыль организации, осуществляющие инновационные разработки и производство.

Для изменения сложившейся ситуации предлагаем вместо освобождения от обложения НДС данных оборотов ввести для них ставку НДС в размере 10%, что приведет, на наш взгляд к увеличению прибыли, рентабельности наукоемких и технологичных видов производств, и, соответственно, к росту инвестиций в научные исследования и разработки.

Несмотря на все предпринимаемые Правительством страны попытки к привлечению инвестиций в экономику, отмечено сокращение иностранных инвестиций в научные исследования и разработки на территории Республики Беларусь в 10,7 раз [3]. Ведь иностранных инвесторов абсолютно не интересуют такие показатели, как наукоемкость производства, структура затрат и другие. В первую очередь, они заинтересованы в получении прибыли от своих вложенных средств. Предложенные нами мероприятия могут быть реализованы для достижения данной цели.

Таким образом, налоги могут стать активным проводником активизации инновационной активности, привлечения дополнительных инвестиций в данный вид деятельности, что приведет к экономическому росту страны.

Литература

1. Костенко, Дарья. Планы и реалии белорусской науки / Дарья Костенко/ Экономическая газета. - 2010. - №7. - С.1,4.
2. Официальный сайт Национального статистического комитета Республики Беларусь.
3. Куницкий, Роман. Все такое прочее в инвестиционном портфеле / Роман Куницкий // Экономическая газета. – 2010. - №14. – с.1,3.

Сухонос Н.И., аспирант

УО «Белорусский государственный университет»,
УО «Брестский государственный университет им. А.С.Пушкина»,
г. Брест, Республика Беларусь

koshel-n@mail.ru

КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Формирование экономики инновационного типа, интенсивное развитие рынка транспортных услуг, создание конкурентной среды в сфере товародвижения и международных перевозок грузов, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которых рассматриваются логистика и создание транспортно-логистических центров.

Транспорт – важнейший структурообразующий элемент экономики Республики Беларусь. Его динамичное развитие и эффективное функционирование являются необходимым условием достижения высоких и устойчивых темпов экономического роста, обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, повышения уровня жизни населения, рациональной интеграции Беларуси в мировую экономику.

Республика Беларусь находится на перекрестке основных транспортных маршрутов, связывающих государства Западной Европы с Россией, Центральной и Восточной Азией; страны Прибалтики с Украиной и странами Черноморского региона. Поэтому условием подъема экономики республики является транспортный комплекс, который имеет значительный потенциал для увеличения своего вклада в общий объем валового национального продукта. По расчетам отечественных ученых, внедрение транспортно-логистической системы в нашей стране позволит без привлечения дополнительных ресурсов увеличить ВВП более чем на 10 процентов в год [1].

При развитии транспортного комплекса необходимо учитывать состояние и возможности экономики, а также лучшую мировую практику развития транспортно-логистических систем. Мировой опыт показывает, что динамичный рост экономики приводит к значительному росту объемов товародвижения и, соответственно, грузových потоков, как внутренних, так и международных, в том числе транзитных. Но в условиях недостаточной развитости транспортной и логистической инфраструктуры производительность и эффективность транспортного комплекса страны снижается.

Отсюда вытекает высокая актуальность решения задач, направленных на развитие транспортно-логистической инфраструктуры, в частности формирование системы региональных транспортно-логистических центров, как неотъемлемой и ключевой составляющей, обеспечивающей повышение эффективности функционирования транспортного комплекса Республики Беларусь. По расчетам отечественных ученых, внедрение транспортно-логистической системы в нашей стране позволит без привлечения дополнительных ресурсов увеличить ВВП более чем на 10 процентов в год [1].

Опыт использования логистических систем в развитых странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7–20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшается на 15–30 %, общие логистические издержки на 12–35%, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50–100% [3, 32].

С целью создания подобной системы в нашей стране была утверждена Программа развития логистической системы Республики Беларусь до 2015 года. Одним из направлений этой программы является создание крупных транспортно-логистических комплексов по всей стране.

В зависимости от отраслевой направленности будут формироваться транспортно-логистические, оптово-логистические (торговые) и многофункциональные логистические центры [1].

Создание сети транспортно-логистических центров – важнейшее направление по оптимизации взаимодействия различных видов транспорта и повышению конкурентоспособности национальной транспортной системы.

Транспортно-логистические центры предназначены для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат. Одной из важнейших задач транспортно-логистических центров является обработка транзитного грузопотока. Кроме того, транспортно-логистические центры будут осуществлять разработку, организацию и реализацию рациональных схем товародвижения на территории республики и других государств на основе организации единого технологического и информационного процесса. Конечной целью деятельности транспортно-логистических центров является оказание полного цикла транспортно-логистических услуг промышленным и торговым организациям по рационализации перевозочного процесса и гарантированной доставке грузов в оптимальные сроки, маршруты, виды транспорта и груза.

Целесообразность размещения региональных транспортно-логистических центров общего пользования в областных городах республики обоснована наиболее развитыми транспортными узлами, промышленными и торговыми объектами, местами массового зарождения спроса на комплексное транспортно-экспедиционное обслуживание. Немаловажной особенностью создания региональных транспортно-логистических центров в областных городах республики является то, что практически все они расположены в местах прохождения международных транспортных коридоров.

Кроме областных центров, где планируется создавать транспортно-логистические центры, их построят также в городах с наибольшим объемом грузопотока – Барановичах, Бобруйске, Борисове, Жлобине, Мозыре, Орше и Пинске. Всего к 2015 г. в Беларуси намечено создать 19 таких "штабов", которые будут специализироваться на обслуживании транзитного грузопотока [1].

Целью транспортно-логистических центров является максимальное использование транзитных преимуществ страны во всех направлениях, в том числе по двум международным транспортным коридорам.

Включаясь в глобальные логистические системы, белорусские фирмы и предприятия, несомненно, получают значительные выгоды, выражающиеся в конкурентных преимуществах и обеспечении финансовой и экономической стабильности. Правильно построенная логистическая система позволяет фирме повысить рентабельность бизнеса за счет сокращения товарных запасов, ускорения оборачиваемости оборотного капитала, снижения себестоимости продукции и общих логистических издержек, оптимального использования складских и транспортных мощностей, обеспечения наиболее полного удовлетворения потребителей качеством логистического сервиса.

Необходимость создания транспортно-логистической системы в Беларуси обусловлена следующими причинами:

– наличием ряда крупных узлов, включая их приграничное расположение (Брестский, Гродненский, Витебский, Гомельский, Оршанский) и активно развивающихся городов (г. Минск);

– существованием глобальных тенденций в мировой торговле, предусматривающих включение Беларуси в основные глобальные транспортные коридоры;
– уникальным географическим положением Беларуси с точки зрения транзита, которое в настоящее время используется не в полной мере.

Таким образом, учитывая вышеизложенное, транспортно-логистическая отрасль видится достаточно перспективной. Создание транспортно-логистической системы в Республике Беларусь позволит обеспечить эффективное использование экономического потенциала республики и его интеграцию в мировую экономическую систему на основе принципов логистики с учетом использования преимуществ географического положения и на этой основе достигнуть:

- рационального использования инфраструктуры всех видов транспорта;
- расширения перечня услуг, оказываемых при транспортировке грузов по технологии «точно в срок»;
- сокращения время передачи грузовых единиц с одного вида транспорта на другой в логистических схемах доставки;
- повышения качества предоставляемых услуг до международного уровня;
- сокращения транспортных расходов на 7-20%;
- сокращения затрат на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов на 15-20%;
- роста объема транзитных перевозок, в том числе увеличения объемов транзитных перевозок грузов белорусскими автомобилями;
- ежегодных доходов от транспортно-логистических и сопутствующих услуг, в том числе услуг терминалов и дополнительных услуг белорусских автоперевозчиков;
- снижения общих транспортно-логистических издержек организаций республики на 10% и повышение конкурентоспособности выпускаемой продукции;
- увеличения доходов от транспортно-логистической деятельности;
- реализации транзитного потенциала Республики Беларусь с использованием международных транспортных коридоров;
- повышения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и увеличения их доли на мировом рынке транспортных услуг.

В конечном итоге внедрение сети транспортно-логистических центров позволит увеличить конкурентоспособность транспортной системы РБ и рост ее доходов в целом, а также снизить цену доставляемой продукции в пункте назначения за счет уменьшения транспортной составляющей.

Литература

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: постановление Совета Министров Республики Беларусь, 29 авг. 2008г., № 1249 [Электронный ресурс] / Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – 2008. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 12.02.2011.
2. Логистика : учеб. пособие / И.М. Баско, В.А. Бороденя, О.И. Карпенко [и др.]; под ред. д-ра экон. наук, профессора И.И. Полещук. – Минск: БГЭУ, 2007.
3. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь: учеб.-метод. пособие / И.А. Еловой, А.А. Евсюк, В.В. Ясинский; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т транспорта. – Гомель: БелГТУ, 2007.

Кацер А.А., ст.преподаватель
УО « Брестский государственный технический университет»,
г. Брест, Республика Беларусь
alla_k2705@mail.ru

ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ СТРАНЫ

В современной экономике роль инноваций значительно возросла. Без применения инноваций практически невозможно создать конкурентоспособную продукцию. В рыночной экономике инновации представляют собой эффективное средство конкурентной борьбы, так как ведут к созданию новых потребностей, к снижению себестоимости продукции, к притоку инвестиций, к повышению имиджа (рейтинга) производителя новых продуктов, к открытию новых рынков.

Побудительным механизмом развития инноваций в первую очередь является рыночная конкуренция. В условиях рынка производители продукции или услуг постоянно вынуждены искать пути сокращения издержек производства и выхода на новые рынки сбыта. Поэтому предприятия, первыми освоившие эффективные инновации, получают весомое преимущество перед конкурентами.