

Таким чином, результатом функціонування фармацевтичного кластера є досягнення синергетичного ефекту в наслідок взаємодії і взаємозв'язку між його окремими елементами.

1. Крикавський Є. В. Спеціальні економічні зони та кластерна політика України / Є. В. Крикавський, О. А. Похильченко // БІЗНЕС ІНФОРМ. – №11. – 2011. – С. 4 – 7 2. Посилкіна О. В. Створення фармацевтичних кластерів в Україні на підставі логістичного менеджменту та міжнародних стандартів якості / О. В. Посилкіна, Р. В. Сагайдак-Нікітюк // Управління, економіка та забезпечення якості в фармації. – 2011. – №. 3 (17). – С. 24-30. 3. Кластерная политика как метод активизации инновационных процессов в регионах // Научно-инновационная политика в регионах Беларуси: мат-лы республиканской научно-практ. конф. (Гродно, 19-20 октября 2005 г.). – Мн.: ГУ “БелИСА”, 2005. – 100 с. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://www.krsu.edu.kg/vestnik/2002/v3/a15.html> – Назва з екрану. 4. Волошин О. Кластеры идут. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу до сайту: <http://www.companion.ua/> – Назва з екрану.

ПОСИЛКІНА О.В., ХРОМИХ А.Г.
Національний фармацевтичний університет

ЛОГІСТИЧНА ІНТЕГРАЦІЯ ЯК СУЧАСНА КОНЦЕПЦІЯ ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ТА ДОСТУПНОСТІ ЛІКАРСЬКИХ ЗАСОБІВ

© О.В. Посилкіна, А.Г. Хромих, 2012

В умовах глобалізації ринкових процесів національна приналежність та територіальне розташування продавців й покупців товарів і послуг втратили своє колишнє значення. Міждержавна та міжфірмова інтеграція, притаманна сучасному етапу розвитку світової економіки, обумовила те, що безпосереднє виробництво будь-якого товару може здійснюватися в одній країні, поставки необхідної сировини та компонентів здійснюватися з інших країн, а збут виготовленої продукції відбуватися в будь-якому іншому регіоні або державі. Ці процеси сприяють формуванню міжнародних та глобальних ланцюгів поставок, як на ринку продукції виробничо-технічного призначення, так і на ринку споживчих товарів, до числа яких належить й фармацевтична продукція.

Світовий фармацевтичний ринок – доволі специфічна галузь. Частина цього ринку у світовому обсязі становить близько 1 %. Проте, на думку експертів, його потенціал значно більший. У господарській практиці багатьох розвинених країн широко використовують нові методи і технології доставки та розподілу лікарських засобів (ЛЗ). Вони базуються на концепції фармацевтичної логістики.

Як свідчить світова практика, сучасний етап розвитку фармацевтичної логістики пов'язаний з появою якісно нової стратегічної інноваційної концепції – інтегрованої логістики. Сутність інноваційної парадигми фармацевтичної логістики полягає у розгляді логістичного процесу як єдиного цілого у ланцюзі постачань для досягнення ключової цілі: своєчасного забезпечення населення якісними й ефективними ЛЗ за доступними цінами.

Проведений науковий аналіз, дозволив виділити такі сучасні тенденції розвитку інтегрованої логістики у фармацевтичній галузі:

- ✓ активне впровадження й вдосконалення сучасних інформаційних технологій на фармацевтичних підприємствах (ФП);
- ✓ упровадження процесних технологій управління та стандартів логістичного обслуговування клієнтів з метою раціоналізації діяльності й більш повного задоволення потреб споживачів;
- ✓ підвищена увага до питань екології й логістики рециклінгу з метою оптимізації процесів утилізації відходів фармацевтичного виробництва;

- ✓ розробка і реалізація державної програми щодо боротьби з фальсифікованою і контрафактною фармацевтичною продукцією, що несе загрозу життю людей;
- ✓ використання сучасних технологій та інструментів захисту фармацевтичної продукції від підробки в процесі її просування і доведення до кінцевого споживача: завдяки впровадженню технологій ідентифікації і спецмаркування ЛЗ;
- ✓ підвищення уваги до проблем доступності (фізичної, цінової, правової, інформаційної) фармацевтичної продукції тощо.

Таким чином, дана концепція відображає нове розуміння фармацевтичного бізнесу, в межах якого ФП розглядаються як ланки загального логістичного ланцюга постачань, які прямо або побічно пов'язані у єдиному інтегральному процесі управління матеріальними, фінансовими й інформаційними потоками для найбільш повного і якісного лікарського забезпечення населення.

ПОСТАН М.Я., САВЕЛЬЕВА И.В.
Одесский национальный морской университет

МЕТОД ОПРЕДЕЛЕНИЯ РАВНОВЕСНОГО РЕШЕНИЯ ДЛЯ ПОРТОВЫХ ОПЕРАТОРОВ В КОНКУРЕНТНОЙ СРЕДЕ ТИПА ОЛИГОПОЛИИ

© М.Я. Постан, И.В.Савельева, 2012

В докладе предлагается подход к определению равновесных решений для нескольких конкурирующих между собой портовых операторов, т.е. олигополии. Указанный подход основан на сочетании методов, разработанных в микроэкономике (теория фирмы, теория конкуренции) и в исследовании операций (оптимизационные задачи транспортного типа). Задача формулируется следующим образом. Пусть имеется n пунктов вывоза однородного груза, причем в i -м пункте груз имеется в количестве a_i , а также m пунктов завоза груза, причем потребность в грузе в j -м пункте завоза равна b_j . Весь вывозимый груз перевозится через r промежуточных перевалочных пунктов (ПП) (например, портовых терминалов), причем пропускная способность k -го терминала равна w_k .

Обозначим через x_{ik} количество груза, который планируется к перевозке из i -го пункта вывоза в k -й ПП, а через y_{kj} – количество груза, которое планируется к перевозке из k -го ПП в j -й пункт назначения. Таким образом, в описанной ситуации может возникнуть конкуренция между ПП за груз, который проходит через них. В этой конкурентной борьбе принимают активное участие также транспортные компании, обеспечивающие перевозку груза. Будем считать, что имеется две транспортные компании. Первая из них выполняет перевозки груза из пунктов вывоза в ПП, а вторая – из ПП в пункты назначения.

Оценим прибыль, получаемую участниками транспортного процесса за перевозку и перевалку груза через k -й ПП. Для предприятий-перевозчиков она составит

$$\sum_{i=1}^n p_{ik}^{(1)} x_{ik} + \sum_{j=1}^m p_{kj}^{(2)} y_{kj}, \quad (1)$$

где $p_{ik}^{(1)}$ ($p_{kj}^{(2)}$) – прибыль, получаемая первым (вторым) транспортным предприятием за перевозку единицы груза через k -й ПП. Что касается прибыли, получаемой k -м ПП за перевалку груза, то ее будем определять по формуле

$$\sum_{i=1}^n [(p_k - d_k \sum_{l=1}^r x_{il}) x_{ik} - c_k x_{ik}], \quad p_k > 0, d_k > 0, \quad (2)$$

где выражение в квадратных скобках есть прибыль, получаемая k -м ПП за перевалку груза, следующего из i -го пункта вывоза; выражение в круглых скобках есть так называемая функция спроса [1];