

Внутренняя консолидация и координация бизнес-процессов на предприятии	Эффективное и «непритворное» бизнес-планирование, стратегическое планирование, регулярный стратегический менеджмент, деятельность профсоюзов, профессиональная конкуренция, ответственность исполнительного директора перед акционерами и советом директоров
Функциональная мотивация предприятия	Фондовый рынок, влияние советов директоров как представителей внешних акционеров, защита прав акционеров в суде
Влияние рыночных сигналов на предприятие	Маркетинг, конкуренция, законодательство о банкротстве, фондовый рынок
Социальная ответственность предприятия	Влияние независимых членов советов директоров, фондовый рынок, влияние социальной репутации компании на ее капитализацию

Актуальность институционализации маркетинговой деятельности субъектов хозяйствования швейной промышленности обусловлена необходимостью защиты внутреннего рынка от иностранной конкуренции, а также необходимостью минимизации затрат, связанных с реализацией маркетинговых стратегий в целом, и стратегии продвижения отрасли и отдельных производителей с учетом дефицита оборотных средств на предприятиях.

Применение стратегий индивидуализации и институционализации маркетинговой деятельности позволит аккумулировать ресурсы для развития, приведет к росту рыночной стоимости предприятий и повысит конкурентоспособность отрасли.

М.Г. Шимановская

Белорусский государственный экономический университет (Минск)

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Логистика как наука рассматривается в экономической литературе с нескольких сторон: по предмету исследования, специализации логистических процессов, универсальности методологий, а также уровней при оказании логистических услуг. Эффективная деятельность такой интегрированной системы невозможна без условий взаимодействия транспортно-логистических систем (далее — ТЛС) в разных странах и формирования основ их интеграции. Это предполагает не только организацию открытой системы сбора, обработки и анализа информации о грузопотоках, но и формирование стандартов электронного документооборота, определения юридического статуса электронных документов, унификацию программного обеспечения ТЛС и т.д.

В развитых странах происходит переход от изолированного физического перемещения материальных потоков к координированному содействию поставщиков, перевозчиков, экспедиторов и потребителей. В связи с этим на современном этапе активизируется привлечение крупных инвестиций в создание транспортно-логистических центров, имеющих место во многих странах мира: США, Австрии, Великобритании, Италии, Венгрии, Германии, России, Китае, Японии. В Италии при выборе месторасположения логистического центра прежде всего обращают внимание на близость к развязкам национальных и трансъвропейских сухопутных трасс, аэропортов, судоходных путей и, конечно же, производственных баз. В Австрии принята специальная программа развития транспортно-логистической инфраструктуры. Она предусматривает государственное содействие при оптимизации логистических цепей доставки грузов (снятие экономических ограничений при планировании смешанных перевозок, информатизация логистических цепей, создание благоприятных условий для активного внедрения инноваций и др.).

Немецкие транспортно-логистические центры первоначально формировались при железнодорожных линиях и развязках и в основном рассчитаны на параллельное использование автомобильного и железнодорожного транспорта.

В Японии транспортно-логистические центры формировались в районах размещения крупных производств, а также аэропортов и морских портов. Такие центры расположены вдоль международных транспортных коридоров. Они увеличивают объемы суммарных грузовых перевозок, повышают возможность использования комбинированных международных грузовых перевозок.

Собственниками логистических центров в Венгрии являются государственные органы, национальные и иностранные компании. Здесь в случае значительных инвестиций и создания новых рабочих мест правительство в первый год берет на себя расходы по оплате труда, а также в индивидуальном порядке предоставляет ряд других льгот.

Таким образом, развитие логистических центров в мире происходит при активной поддержке государства, в основном они располагаются вблизи стратегически важных торговых путей, железнодорожных развязок и т.д. Эти факторы необходимо также учитывать при формировании логистической системы Республики Беларусь.

Литература

1. Булавко, В.Г. Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь / В.Г. Булавко, П.Г. Никитенко. — Минск: Беларус. навука, 2009. — 356 с.
2. Маненок, Т. Стимул для транзита / Т. Маненок // Дело. — 2008. — № 11. — С. 14—20.
3. Богашевски, Р. Логистика предрешает все: успех и неудачу / Р. Богашевски // Логифо. — 2006. — № 7—8. — С. 14—18.