

альных ресурсов, способный быть поддержанным информационными и финансовыми ресурсами как потоками. Движение материального потока происходит посредством реализации контрактных и договорных обязательств, определяющих участие субъектов, воздействующих на поток, средств и инструментов, при помощи которых происходит это воздействие.

Важно понимать, что логистический потенциал, являясь важнейшей системообразующей характеристикой логистической системы, отражает возможность реализации функций логистики с учетом выбранной регионом стратегии развития, учитывающей факторы внешней среды, в которой происходит ее реализация. В состав потенциала логистической системы региона включают совокупность объектов логистической инфраструктуры: терминалы, склады, розничные сети, телекоммуникации, инженерные коммуникации, автодороги, железные дороги, порты, аэропорты, логистических посредников и др.

Оказывая влияние на экономическое развитие территории (региона), потенциал логистической системы отражает динамику не только используемых регионом ресурсов и резервов, но и потенциальные возможности по их реализации. Сегодня логистический потенциал является интегрированным понятием и отражает также реализацию возможностей региона в сфере логистики на высококачественном уровне с учетом существующих рисков. Кроме того, величина логистического потенциала определяется уровнем развития логистической инфраструктуры, рынком логистических операторов, развитостью транспортных и информационно-коммуникационных систем.

Оценка инновационного и экономического потенциалов на текущий момент времени уже детально исследована и описана многими авторами в процессе анализа экономического развития регионов республики. Однако проблема эффективной оценки логистического потенциала регионов до сих пор остается открытой и начинаться должна с выбора методики и состава показателей, характеризующих каждый элемент структуры потенциала.

Разработка программы развития конкурентоспособной логистической системы региона, наращивание ее потенциала в рамках стратегии устойчивого развития территории должны учитывать особенности географического расположения и размещения производительных сил. Оценка потенциала логистической системы востребована в свете развития международных транзитных коридоров в связи с экономической привлекательностью мультимодальных перевозок и поиском оптимального функционирования региональных транспортных систем и, несомненно, является перспективным направлением для исследования, так как устойчивое развитие территорий — это экономическая стабильность и безопасность Республики Беларусь.

*А.А. Новиков, генеральный директор
С.В. Михолап, канд. техн. наук, доцент
smikholap@tut.by
ОАО «Гомсельмаш» (Гомель)*

ФОРМИРОВАНИЕ СТРАТЕГИЙ РАЗВИТИЯ ОАО «ГОМСЕЛЬМАШ»

Результаты финансово-хозяйственной деятельности ОАО «Гомсельмаш» за 2016–2018 гг. свидетельствуют о снижении объемов производства промышленной продукции к 2019 г., объемов экспорта товаров в 2018 г., росте запасов готовой продукции и соотношения их к среднемесячному объему производства, что отрицательно сказалось на рентабельности продаж общества и получении чистого убытка с 2018 г.

На результаты деятельности общества с 2014 г. большое влияние оказали сокращение платежеспособного спроса на сельскохозяйственную технику на основных внешних рынках и на внутреннем рынке, отсутствие эффективности продаж, а также девальвационные процессы, происходившие в Российской Федерации и Республике Беларусь в 2014–2015 гг.

Для сохранения традиционных рынков продаж и освоения новых, повышения качества и конкурентоспособности продукции, наращивания ее экспортного потенциала, выпуска нового поколения сельскохозяйственной зерноуборочной и кормоуборочной техники ОАО «Гомсельмаш» необходимо разработать основные направления стратегии развития организации на долгосрочную перспективу. Имеющиеся стратегии развития ОАО «Гомсельмаш» на среднесрочную (2016–2020 гг.) и долгосрочную (до 2030 г.) перспективы не соответствуют текущему моменту и требуют пересмотра.

Увеличение количества совместных предприятий и производств, заложенных в стратегиях, было оправдано при условии участия совместно собираемой техники в региональных программах субсидирования части стоимости сельхозтехники при ее реализации конечным потребителям. С введением в действие заградительных мер на основных рынках продаж ранее созданные совместные предприятия не имеют возможности пользоваться региональными программами субсидирования, что в свою очередь снижает конкурентоспособность белорусской техники по ценовому фактору.

По состоянию на 1 сентября 2019 г. товаропроводящая сеть ОАО «Гомсельмаш» за рубежом включает 150 субъектов в 42 странах мира. Анализ работы товаропроводящей сети свидетельствует о ее неработоспособности и неэффективности, требующей незамедлительного вмешательства и применения иных подходов в работе с ней. Поэтому дальнейшее расширение географии сотрудничества общества на мировом рынке и связанное с ним увеличение количества субъектов товаропроводящей сети за рубежом являются экономически нецелесообразным сценарием развития продаж.

Предлагаются следующие направления деятельности:

1) оптимизировать состав товаропроводящей сети по итогам работы в 2019 г., исключив неэффективно работающие субъекты;

2) провести сегментацию по географическому признаку потребителей сельскохозяйственной техники, аналоги которой могут быть предложены ОАО «Гомсельмаш» — разбивка регионов по основным видам культур (зерновые, кормовые, кукуруза на зерно, подсолнечник, картофель) и определение номенклатуры техники, которая может быть востребована в каждом из них;

3) сформировать программы продвижения и направить усилия оставшихся дилеров на реализацию продукции в наиболее перспективных регионах России;

4) сохранение лидирующей позиции на рынке зерноуборочной и кормоуборочной техники Республики Беларусь (доля на рынке — не менее 90 %);

5) увеличение объемов реализации зерно- и кормоуборочной техники на рынках стран ближнего и дальнего зарубежья. В перечень перспективных стран входят: страны СНГ — Республика Беларусь, Российская Федерация, Украина, Казахстан, Молдова, Узбекистан, Азербайджан, Кыргызстан; страны дальнего зарубежья — Польша, Литва, Латвия, Эстония, Чехия, Словакия, Румыния, Венгрия, Болгария, Сербия, Турция, Китай.

*Ю.И. Енин, д-р экон. наук, профессор
Н.А. Подобед, канд. экон. наук, доцент
trans80@inbox.ru
БГЭУ (Минск)*

ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Макроэкономические тенденции развития и трансформации транспортно-логистической инфраструктуры тесно связаны с процессами глобализации и интернаци-