

УДК 332.024.3

DOI: 10.26456/2219-1453/2023.3.096–104

## **ВЛИЯНИЕ ИНТЕГРАЦИОННЫХ ПРОЦЕССОВ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ ДНР РФ НА ЭКОНОМИКУ РЕГИОНА**

**Е.А. Кондрашова, А.Ю. Дудов**

ФГБОУ ВО «Донецкий государственный университет», г. Донецк

Целью работы является системный анализ возможностей исследуемого региона как отдельной экономической системы к восстановлению и развитию его транспортного комплекса в условиях неопределенности внешней среды с учетом различных форм и методов поддержки, как регионального управления, так и на федеральном уровне. Результаты исследования заключаются в разработке механизма взаимодействия органов управления различного уровня ДНР и РФ в части транспортного восстановления и развития региона, а также в обосновании места транспортного комплекса в экономической системе ДНР. Новизна работы заключается в исследовании текущей ситуации в отрасли в разрезе интеграции транспортной системы региона в федеральную сеть перевозок.

***Ключевые слова:** стратегия развития, транспортная отрасль, управление транспортном, программа поддержки, логистическая сеть, государственная поддержка, транспорт и экономика.*

Предметной областью исследования работы выступает интеграционный процесс транспортной отрасли Донецкой Народной Республики как отдельной экономической системы в контексте его влияния на уровень экономической безопасности региона.

Методологические основы развития транспортного комплекса представлены в работах Г. Астаповой, Е. Бойко, И. Дидовец, В. Диканя, Ю. Уткина, В. Загорулько, В. Ильчука, Е. Сыча. Вопросам транспортного планирования посвящены труды Н.В. Пеньшина, М.Р. Якимова. При этом проблематика транспортной интеграции кризисного региона в общегосударственную систему исследована поверхностно, и на сегодняшний день полнота ее освещения не соответствует текущим потребностям, анализируя нынешние межрегиональные и межгосударственные процессы. В силу этого в статье рассматриваются следующие вопросы: взаимодействие государства и транспорта кризисного региона (ДНР), методы, формы, инструменты и возможности развития транспортной системы кризисного региона, решение насущных проблем его транспортного комплекса, роль транспорта в экономике Республики, законодательная гармонизация по части транспорта, кооперация исполнительных

органов ДНР и РФ в решении проблем транспортного комплекса региона.

Методика исследования в работе представлена методами статистического анализа, методом сравнения (при анализе операционной деятельности предприятий), методом графического представления и методом абстракции (при создании схемы взаимодействия органов исполнительной власти в разрезе стратегического планирования восстановления и развития транспортной отрасли региона), методом дедукции (от общей характеристики состояния транспортной системы до ее проблематики по отдельным пунктам; от системы взаимодействия органов управления до отдельных направлений взаимодействия), индукции (от конкретных статистических показателей до их интерпретации в виде общей рыночной ситуации), методом системного подхода (транспортная отрасль как набор субъектов и объектов управления).

Транспортная отрасль с точки зрения единой системы представляется в современной трактовке как сложносоставной комплекс управленческих и логистических услуг, направленных на пространственное развитие территории (в данном случае ДНР) и экономических процессов, происходящих в ней и связанных, как правило, со стратегическим государственным управлением [1].

Сегодня целеполагающим принципом социально-экономического развития Донецкой Народной Республики как нового региона РФ является повышение уровня жизни населения, повышение конкурентоспособности промышленности, улучшение инвестиционного климата, а также улучшение социальной, транспортной инфраструктуры региона. Последняя составляющая немаловажна при стратегическом планировании и, более того, выступает неотъемлемой частью в любой современной экономической системе. В Программе социально-экономического развития ДНР на 2023-2025 годы [2] на федеральном уровне будет уделяться отдельное внимание данной отрасли.

Конкретно для ДНР транспорт приобретает весомую значимость в силу специфики основных отраслей хозяйства, которым крайне необходима высокоразвитая и высококонцентрированная сеть логистических путей, а в случае с потребительским сектором эта необходимость обусловлена также густонаселенной территорией со множеством городов, поселков городского типа, сел, и, что касается внутригородской транспортной инфраструктуры, отдельными высокоурбанизированными (средне и слабо урбанизированными) агломерациями по типу Донецко-Макеевской.

В первую очередь, говоря о роли транспортной отрасли в реализации долгосрочной стратегии развития Донецкой Народной Республики, следует упомянуть о гармонизации законодательства

непосредственно в самой анализируемой сфере деятельности и в сферах, как-либо косвенно ее касающихся. Это могут быть вопросы как общей стратегической направленности в рамках Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года [3], Федерального закона РФ «О стратегическом планировании в Российской Федерации» [4], Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [5], так и узконаправленные вопросы: сертификации, лицензирования, цифровизации, тарификации, технической нормативной базы. Основа данного процесса лежит в регулярном взаимодействии в виде межправительственных советов Правительства РФ и ДНР, Федерального собрания и Народного Совета ДНР, ключевых профильных министерств (Минтранс ДНР и РФ, Минэкономразвития ДНР и РФ, Министерства промышленности и торговли ДНР и РФ, Минфин ДНР и РФ) на высшем уровне, и кооперации руководств основных игроков рынка в виде государственных унитарных транспортных предприятий ДНР и транспортных компаний РФ с полной или частичной государственной собственностью на низшем уровне. Отдельные положения Программ развития городов и районов ДНР, ряд идей, концепций научно-исследовательского общества должны быть учтены в Программе социально-экономического развития новых регионов на 2023-2025 гг. по части транспорта как одного из главных факторов повышения уровня жизни населения.

Также следует проработать финансовое обеспечение отрасли, включая субсидирование закупок транспортных средств, создать эффективную систему мониторинга и регулирования цен на топливо. В качестве возможных мер поддержки бизнеса допустимо рассмотрение вариантов снижения налоговой нагрузки (НДС, соцвзносы), облегчение льготного кредитования, кредитование заработных плат работникам транспортных предприятий. На примере ОАО «РЖД» во времена пандемии 2020 года, докапитализация ГУП ДНР «Донецкая железная дорога» также является потенциальной стратегической целью развития транспортного сектора.

В целом рынок транспортных услуг ДНР представлен государственным и частным бизнесом. Так, в подведомственные организации Минтранса ДНР [6] входят: ГУП ДНР «Автодор», ГУП ДНР «Донавтодорпроект», ГУП ДНР «Донжелдорпроект», ГУП ДНР «Республиканский учебно-технический транспортный центр» и ГУП ДНР «Администрация морского порта города Мариуполя». Их компетенции сводятся к развитию и контролю состояния транспортно-логистической сети на всей территории Республики, регистрация, учет, сертификация, лицензирование новых субъектов, профессионально-техническое образование. Вышеперечисленные предприятия образуют костяк всей транспортной системы, от их работы напрямую зависят

возможности и эффективность деятельности транспортных компаний потребительского сектора, включая пассажиро- и грузоперевозки.

Вместе с ГУП ДНР «Донецкая железная дорога», которое входит в Трансграничный концерн «Железные дороги Донбасса», муниципальными унитарными предприятиями они объединяются в единую систему стратегического значения для экономики региона. Сюда можно добавить транспортно-логистические предприятия малого и среднего бизнеса, что в конечном итоге образует весь транспортный комплекс.

В целях анализа уровня и темпов развития транспортной отрасли ДНР приведена компиляция данных ее операционной деятельности за последние годы (табл. 1.).

Таблица 1  
Данные операционной деятельности транспортных предприятий ДНР  
за 2018–2021 гг.

Операционный показатель	Операционный год				Темы роста, %			
	2018	2019	2020	2021	2019/ 2018	2020/ 2019	2021/ 2020	2021/ 2018
Суммарный пассажирооборот, млрд пас. км	1,203	1,636	1,400	1,418	+35	-15,5	+1,3	+17,9
в т. ч.								
автомобильное направление, млн чел	91,8	103,5	94,8	92,3	+12,7	-8,4	-2,6	+0,5
железнодорожное направление, млн чел	1,00	1,48	1,48	1,10	+48	+0	-25,7	+10
Грузооборот железнодорожным транспортом, тыс. т/км	2 500	2 456	1 498	1 550	-1,8	-30	+3,5	-38

*Источник:* [7, 8, 9]

Исходя из вышеприведенных данных, прирост операционной деятельности за 4 года наблюдается исключительно в секторе пассажирских перевозок (+17,9 %), в то время как объем грузоперевозок значительно снизился (-38 %). Таким образом, существуют определенные успехи в первом секторе, приобретенные за счет мероприятий по повышению эффективности транспортных услуг для населения, однако появились проблемы с перевозкой грузов, статья которой предусматривает немалые поступления в бюджет Республики. По данным Института экономических исследований, в 2020 г. объем реализованных услуг в сфере транспорта составил 28,9 % от общего объема услуг, в 2018 г. этот показатель дошел до 40 %, что может быть связано именно с падением объема транспортировки грузов. В 2021 г.

зафиксирован рост объема реализованных услуг, однако о значительных статистических успехах речи не идет.

Соответственно, стратегическую цель – возвращение показателя уровня 2018 г., а впоследствии обеспечение его роста, следует сделать первостепенной в разрезе стратегического планирования. Не менее важными задачами перед транспортной системой Республики являются:

- преодоление высоких транспортных расходов, связанных с топливом и ремонтом;
- обновление парка транспортных средств (физический износ по отдельным видам транспорта доходит до критических 90 %);
- решение острого дефицита квалифицированных кадров;
- восстановление состояния дорог, увеличение пропускной способности контрольно-пропускных пунктов, расширение логистических цепочек;
- интеграция в транспортную систему Российской Федерации;
- нормативно-правовая гармонизация по части транспортной отрасли.

На данный момент идет активная работа в части ремонта дорог, мостов и предание некоторым из них статуса федеральных, Федеральному дорожному агентству присваиваются полномочия по управлению их сетью: ремонт, содержание, обустройство. Порядок ускоренного строительства, ремонта, содержания, а также упрощенная процедура прав на дорожную деятельность будут действовать до 1 января 2028 года [10]. Такое стратегическое решение позволит, насколько это возможно, быстро улучшить общее состояние дорожной инфраструктуры, ускорив работу с документами и оптимизировав организационно-подведомственный процесс.

На основании проведенного анализа особенностей транспортного комплекса Донецкой Народной Республики, как отдельной экономической системы, составлена организационная структура принятия стратегически важных решений в исследуемой сфере деятельности, включающая кооперацию различных ведомств ДНР и РФ (рис. 1).

Вместе с тем важны сроки реализации вышеперечисленных процессов, ведь вопрос готовности транспортного комплекса для промышленности Республики, стратегическое восстановление которой является приоритетом с точки зрения доходов бюджета и экономического роста, стоит остро. При поддержке Фонда развития промышленности ДНР [11], к компетенции которого относится выдача грантов и займов, промышленные предприятия получают новые возможности восстановления и развития своих производственных мощностей, что впоследствии скажется на росте количества рабочих мест, производимой продукции, госзаказов, рынков сбыта. Возникает потребность в обеспечении функционирования логистических цепочек

между производствами, предприятиями и рынками сбыта, складами и предприятиями, поставщиками и предприятиями и т. д., на что непосредственно влияет состояние транспортной отрасли.

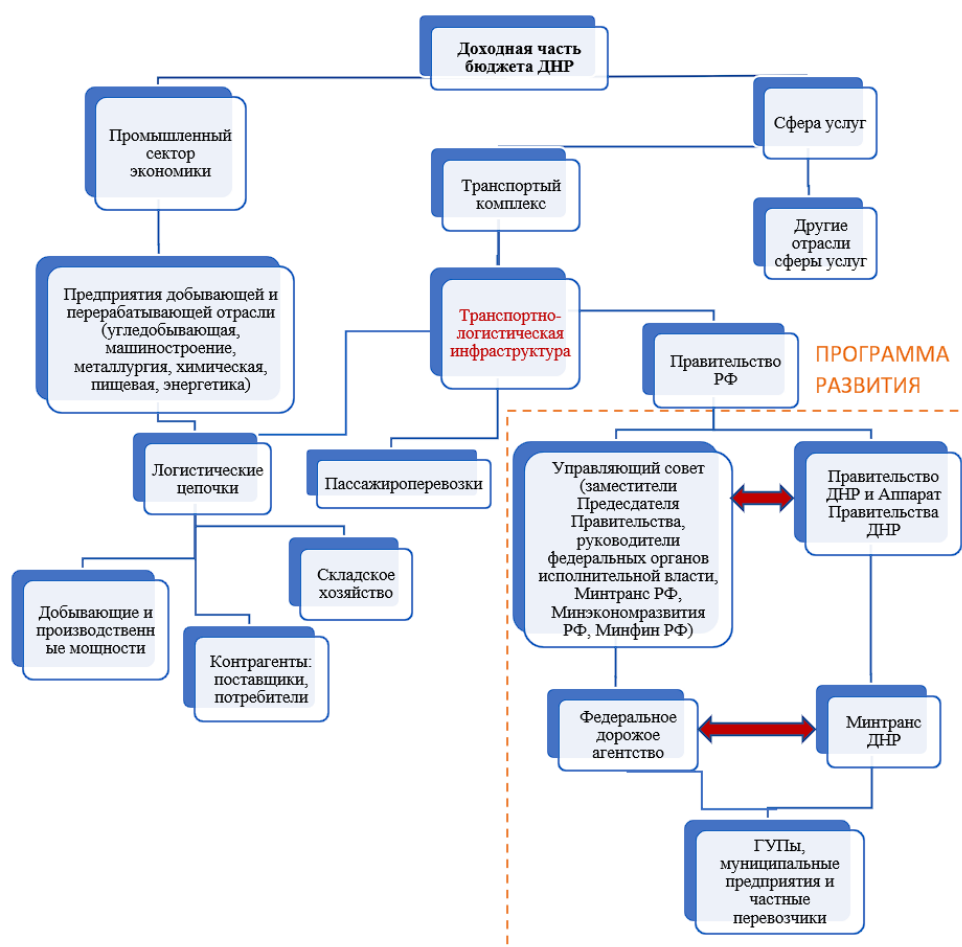


Рис. 1. Транспортная отрасль в контексте стратегического планирования и стратегического развития экономики ДНР (Источник: составлено авторами)

Таким образом, данная система взаимодействия является релевантной и может стать движущим рычагом восстановления и развития транспортной отрасли Республики. Главными аспектами транспортной политики остаются:

- эффективное взаимодействие исполнительных органов власти региона и РФ;
- создание единой транспортной системы с РФ;
- достаточное финансирование транспортной отрасли для поддержания текущего уровня развития промышленности и потребностей населения.

Количественные результаты исследования, основанные на анализе экономики ДНР за последние годы Института экономических исследований г. Донецка, в общем итоге совпадают с отчетностью Минтранса ДНР, качественные результаты соответствуют текущим интеграционным процессам в отрасли и общей направленности социально-экономической политики ДНР, а также результатам отдельных научных публикаций на тематику развития экономики Республики и интеграционных процессов внутри нее.

В работе были затронуты следующие проблемы: формы и методы государственной поддержки региональной транспортной системы; механизм кооперации региональных и федеральных субъектов управления на разных уровнях; динамика операционных показателей транспортной отрасли за последние годы; нормативно-правовая гармонизация по части транспорта; роль транспортного комплекса в стратегии развития экономики ДНР.

Существует ряд возможностей восстановления исследуемой отрасли, в том числе финансовая федеральная поддержка транспортной инфраструктуры, существующие и разрабатываемые программы социально-экономического развития региона, однако факторы длительной законодательной гармонизации, объема планируемых подготовительных, восстановительных, поддерживающих работ, трудно решаемой проблемы кадрового дефицита остаются в силе.

В целом транспортная отрасль переживает кризисный период, как и многие другие сопутствующие отрасли региона, однако при рациональном менеджменте на местах, оптимальном перераспределении логистических потоков, своевременного и достаточного для текущих задач вливания финансовых средств экономика ДНР может показать увеличение темпов роста.

### **Список литературы**

1. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» от 28.06.2014 N 172-ФЗ
2. Указ Президента РФ от 13 мая 2017 г. № 208 «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 года»
3. Распоряжение Правительства ДНР от 18 июля 2022 г. № 204 «О создании государственного автономного учреждения «Фонд развития промышленности»
4. Министерство экономического развития Донецкой Народной Республики. Транспортная отрасль Донецкой Народной Республики: итоги за январь-ноябрь 2021 года [Электронный ресурс]. – URL: [https://mer.govdnr.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=9720&catid=8&Itemid=141](https://mer.govdnr.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=9720&catid=8&Itemid=141)
5. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года от 27 ноября 2021 г. № 3363-р

6. Официальный интернет-ресурс Министерства транспорта Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – URL: <https://donmintrans.ru/>
7. Хуснуллин Марат: Правительство обеспечивает интеграцию новых регионов в транспортную систему России // Официальный интернет-ресурс Правительства РФ [Электронный ресурс]. – URL: <http://government.ru/news/48455/>
8. Чернышева Наталья Викторовна Транспортная система региона: состав и роль в пространственном развитии // Экономический журнал. 2020. №1 (57). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/transportnaya-sistema-regiona-sostav-i-rol-v-prostranstvennom-razvitii> (Дата обращения: 17.05.2023).
9. Что предусматривает программа социально-экономического развития ДНР на 2023—2025 годы // Комсомольская правда: [Электронный ресурс]. – 2023. – URL: <https://www.donetsk.kp.ru/daily/27495/4755349/>
10. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: научный доклад / коллектив авторов ГУ «Институт экономических исследований»; под науч. ред. А.В. Половяна, Р.Н. Лепы, Н.В. Шемякиной; ГУ «Институт экономических исследований». – Донецк, 2021. – 360 с.
11. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: научный доклад / коллектив авторов ГУ «Институт экономических исследований»; под науч. ред. А.В. Половяна, Р.Н. Лепы, Н.В. Шемякиной; ГУ «Институт экономических исследований». – Донецк, 2020. – 260 с.

*Об авторах:*

КОНДРАШОВА Елена Алексеевна – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики предприятия экономического факультета, ФГБОУ ВО «Донецкий государственный университет» (283001, Донецкая Народная Республика, г. Донецк, Ворошиловский район, улица Университетская, дом 24); Orcid: 0009-0005-6502-629X; Spin-код: 6876-1237; e-mail: [e.kondrashova@donnu.ru](mailto:e.kondrashova@donnu.ru)

ДУДОВ Алексей Юрьевич – аспирант, кафедра экономики предприятия экономического факультета, ФГБОУ ВО «Донецкий государственный университет» (283001, Донецкая Народная Республика, г. Донецк, Ворошиловский район, улица Университетская, дом 24); ORCID: 0009-0002-7716-3548, Spin-код: 1777-6650; e-mail: [alexalexduhilo@gmail.com](mailto:alexalexduhilo@gmail.com)



## **THE IMPACT OF THE INTEGRATION PROCESSES IN THE TRANSPORT INDUSTRY OF THE DNR RF ON THE ECONOMY OF THE REGION**

**E.A. Kondrashova, A.Yu. Dudov**

FSBOU VO «Donetsk National University», Donetsk

The aim of the work is a system analysis of the capabilities of the studied region as a separate economic system to the restoration and development of its transport complex in conditions of uncertainty of the external environment, taking into account various forms and methods of support both regional management and at the federal level. The results of the study are to develop a mechanism of interaction between the authorities of different levels of the DNR and the Russian Federation in terms of transport rehabilitation and development of the region, as well as to substantiate the place of the transport complex in the economic system of the DNR. The novelty of the work lies in the study of the current situation of the industry in the context of integration of the transport system of the region into the federal transportation network.

**Keywords:** development strategy, transport industry, transport management, support program, logistics network, state support, transport and economy.

### *About the authors:*

KONDRASHOVA Elena Alekseevna – candidate of Economic Sciences, Associate Professor of the Department of Business Economics of the Faculty of Economics, FSBOU VO «Donetsk National University» (24, Universitetskaya St., Voroshilovsky District, Donetsk, 283001); e-mail: e.kondrashova@donnu.ru

DUDOV Aleksej Jur'evich – graduate student, Department of Business Economics of the Faculty of Economics, FSBOU VO «Donetsk National University» (24 Universitetskaya St., Voroshilovsky District, Donetsk, 283001); e-mail: [alexalexdudilo@gmail.com](mailto:alexalexdudilo@gmail.com)

Статья поступила в редакцию 31.07.2023

Статья подписана в печать 25.08.2023