

Л.В. Кравцова, к.э.н., доц.
В.А. Сильченко
ГОУВПО «Донецкий национальный
технический университет»,
Донецк, Донецкая Народная Республика
L.V. Kravtsova, V.A. Silchenko
Donetsk National Technical University,
Donetsk, Donetsk People's Republic

ТРАНСПОРТ КАК РЕСУРС ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

TRANSPORT AS AN ECONOMIC DEVELOPMENT RESOURCE DONETSK PEOPLE REPUBLIC

Аннотация. В статье сделан анализ транспортного потенциала Донецкой Народной Республики. Выделены недостатки, которые препятствуют его дальнейшему развитию. Определены основные пути решения проблем транспортной отрасли для дальнейшего экономического развития республики.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, экономика, развитие.

Abstract. The article analyzes the transport potential of the Donetsk people's Republic. The drawbacks that hinder its further development are highlighted. The main ways of solving the problems of the transport industry for the further economic development of the Republic are determined.

Keywords: transport, infrastructure, economy, development.

Постановка проблемы. Среди наиболее значимых задач, стоящих перед Донецкой Народной Республикой, особое место занимает развитие транспортной инфраструктуры. Несмотря на проблемы, связанные с продолжением вооруженного конфликта в Донбассе, предприятия транспортной отрасли продолжают работать, обеспечивая рост объемов грузоперевозок и перевозки пассажиров.

Одним из важнейших направлений деятельности можно считать координацию транспортной политики на государственном уровне. Повышение значения предоставления транспортно-логистических услуг объясняется несколькими факторами. Наметившийся рост промышленного производства в республике, активизация деятельности компаний, вышедшая за пределы ДНР, требует расширения транспортной инфраструктуры. Поддержание этой тенденции требует развития транспортной инфраструктуры, т.е. увеличения количества центров складирования, таможенного оформления грузов, улучшения показателей обслуживания пассажиров, улучшения условий работы пунктов пропуска пассажиров на приграничных участках дороги.

Анализ предыдущих исследований и публикаций. Объектом научных исследований многих ученых является анализ транспортной отрасли как

основы развития территории. Наибольший интерес в настоящее время представляют работы таких ученых, как: Е.В. Зандер, А.Б. Тумхаджиев, Е.А. Ильина и другие.

В своей научной работе Е.В. Зандер проводит комплексную оценку транспортной инфраструктуры региона с развивающейся экономикой. Также ученый формирует набор индикаторов транспортной обеспеченности и определяет их целевые значения. В статье рассмотрены варианты социально-экономического развития региона с развивающейся экономикой и соответствующие им инвестиционные проекты с точки зрения их влияния на показатели транспортной обеспеченности. Сформулированы рекомендации по развитию транспортного комплекса [1].

Научные исследования А.Б. Тумхаджиева направлены на анализ состояния транспортной инфраструктуры региона с транзитивной экономикой, взаимодействия регионов на рынке транспортных услуг и сочетание использования разных видов транспорта, а также разработан кластерный подход с целью эффективного развития единой транспортной системы региона [2].

По мнению Е.А. Ильиной, с уровнем экономического развития государства напрямую связано и развитие транспортной сети. Автор утверждает, что для оценки значимости формы центра и начертания сети дорог в социально-экономическом развитии региона необходим анализ взаимосвязи количественных и качественных показателей расселения, развития сферы обслуживания населения и железнодорожной сети. Особое внимание уделено государственным программам развития транспортной отрасли [3].

Работа каждого из ученых полезна и имеет как научную, так и практическую ценность. По мнению авторов, наибольший интерес представляют исследования Е.А. Ильиной, в которых подробно анализируются наиболее значимые составляющие развития транспортной отрасли, влияющие на экономическое развитие государства.

Цель исследования: проанализированные научные работы не освещают в полной мере существенное значение региональных особенностей развития автотранспортного комплекса. Поэтому темой данного исследования определено значение развития транспортного потенциала для обеспечения экономического развития Донецкой Народной Республики. Это вызвало необходимость изучения роли транспортного комплекса в процессе повышения эффективности транзитного потенциала ДНР как одной из наиболее промышленно развитой территории юго-востока.

Основные результаты исследования. Разнообразие и обилие месторождений полезных ископаемых, выгодное экономико-географическое положение способствовали формированию в Донецкой области промышленного комплекса со сложной отраслевой структурой, первостепенные места в которой занимают добывающая, металлургическая, машиностроительная, химическая отрасли. Промышленный потенциал составляет основу хозяйственного комплекса республики. Длительное развитие предприятий отраслей промышленности обусловило высокий уровень

техногенной нагрузки на территорию, в 6 раз превышающий аналогичный показатель по Европе [4].

Решение экологических проблем, необходимость возрождения малых монопрофильных городов ДНР ставит вопрос о трансформации ее промышленной инфраструктуры. Одним из направлений становления экономики государства является создание современной транспортно-логистической инфраструктуры. Очевидно, что это не придется начинать с чистого листа. Сегодня транспортный комплекс региона представлен автомобильным и железнодорожным транспортом. Достаточно широко представлена в ДНР автотранспортная отрасль (14 % предприятий относятся к данной сфере деятельности). Ее развитию способствуют различные факторы:

- географическое положение республики, которое граничит с территориями с высокой степенью экономического развития;
- через территорию ДНР проходят международные, европейские и национальные транспортные коридоры;
- технико-экономический потенциал автодорог ДНР позволяет осуществлять значительный объем пассажирских и грузовых перевозок.

Согласно данным Главного управления статистики, в Донецкой Народной Республике автомобили обеспечивают около 60% всех транспортных перевозок (табл. 1) [5].

Таблица 1

Перевозка грузов по видам транспорта в
Донецкой Народной Республике, млн.т.

Вид транспорта	Годы			
	2014	2015	2016	2017
Наземный	219,3	224,3	244,7	268,8
Автомобильный	131,7	125,3	149,8	166,3
Железнодорожный	87,6	94,9	99,0	102,5

Важными показателями при оценке уровня развития автотранспортного комплекса (АТК) являются следующие:

- соотношение пассажирских и грузовых перевозок;
- уровень развития транспортной инфраструктуры региона;
- коэффициент транспортной специализации;
- уровень развития инфраструктуры региона и степень ее использования.

Таблица 2

Соотношение пассажирских и грузовых перевозок
в Донецкой Народной Республике

Показатель	Годы			
	2014	2015	2016	2017
Грузовые перевозки	532,0	533,6	531,8	521,1
Пассажирские перевозки	174,9	131,7	149,8	165,9
Соотношение пассажирских и грузовых перевозок	0,6:3	0,2: 4	0,4:3	0,5:3

Соотношение пассажирских и грузовых перевозок характеризует хозяйственную систему региона: если показатель превышает 1, то автомобильные перевозки в области ориентированы в большей степени на грузы, если меньше 1, то они ориентированы на пассажиров. Как свидетельствуют данные табл. 2, за период 2014-2017 гг. для Донецкой Народной Республики характерно существенное преобладание грузовых перевозок над пассажирскими. Подобное соотношение обуславливает необходимость дальнейшего развития в республике системы складирования, пунктов погрузки-выгрузки различных товаров и выделение этих составляющих в качестве приоритетных среди остальных видов транспортной инфраструктуры.

Таблица 3

Соотношение пассажирских и грузовых перевозок в мире

Страна	Соотношение пассажирских и грузовых перевозок
США	1:1
Япония	1:2
Российская Федерация	7:8
Страны Восточной Европы	3:5
Страны Северной Африки	2:5

Для характеристики уровня развития транспортной инфраструктуры региона используют такой показатель, как плотность автомобильных дорог с твердым покрытием. Этот показатель в среднем по республике составляет 303,4 км/1000 км². Однако, по сравнению с европейскими аналогами, Донецкая Народная Республика имеет существенное отставание в развитии. К основным недостаткам можно отнести качество дорожного покрытия (разрушение покрытия, ямы и выбоины на дорогах, загрязнения), недостаточное количество оборудованных стоянок, наличие «диких» съездов и т.д. [6].

Развитию транспортной инфраструктуры может способствовать сбалансированное развитие инфраструктуры железнодорожного транспорта, возрождение аэропорта столицы Донецкой Народной Республики. Касательно железнодорожного транспорта в ДНР, отметим, что его перспективы во многом определяются результатами реализации заявленных проектов и программ развития данного сектора экономики. В качестве наиболее приоритетных можно выделить следующие проекты: восстановление железнодорожных линий, разрушенных в результате проведения боевых действий на территории республики.

Сложность развития транспортной инфраструктуры состоит в том, что, являясь «жестким» элементом всей социально-экономической системы, трудно поддается воздействию со стороны властей, поскольку для изменения «жестких» элементов инфраструктуры требуются значительные капиталовложения. Отсюда следует, что администрации городов могут лишь влиять на строительство дорог, терминалов, складских помещений, однако, как правило, они не в состоянии финансировать это строительство. И здесь задача

руководства республики состоит в координации субъектов, участвующих в создании новых элементов, формировании условий для капиталовложений в элементы республиканской инфраструктуры [7].

Учитывая вышесказанное, следует сказать, что совершенствование транспортной инфраструктуры для экономического развития Донецкой Народной Республики должно опираться, в первую очередь, на научно-обоснованные разработки и обеспечить:

- главенствующее развитие транспортной инфраструктуры по сравнению с другими отраслями экономики, позволяющее снять транспортные ограничения в производстве, сфере обращения и социальной сфере;
- адекватность развития транспортной системы общим социально-экономическим требованиям, предъявляемым к ней как экономикой, так и населением страны;
- рациональные схемы транспортно-экономических связей;
- согласованное развитие и экономически рациональное сочетание всех видов транспорта в соответствии с направлениями их эффективного использования, обеспечивающее снижение транзакционных и удельных транспортных издержек [8].

Выводы. Таким образом, модернизация транспортной инфраструктуры Донецкой Народной Республики, реализация выше указанных положений позволит улучшить экономические показатели государства, повысить эффективность транзитного потенциала республики, а также будет способствовать возрождению депрессивных территорий.

Список литературы

1. Зандер Е.В. Развитие транспортной инфраструктуры как необходимое условие социально-экономического развития региона [Текст] / Е.В. Зандер, Е.А. Корякова // Сибирский журнал науки и технологий. – 2012. № 4. – С. 173-178.
2. Тумхаджиев А.Б. Развитие транспортной инфраструктуры региона [Текст] / А.Б. Тумхаджиев // Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал. – 2012. № 3. – С. 197-200.
3. Ильина Е.А. Оценка влияния транспортной сети на экономическое развитие региона [Текст] / Е.А. Ильина // ARS ADMINISTRANDI. 2013. № 6. – С. 91-97.
4. Гриценко С.І. Стратегія випередженого розвитку транспортно-логістичних кластерів в Україні / С.І. Гриценко //Маркетинг в Україні. — 2012. – № 2. – С. 56-60.
5. Курбатова А.В. Экономика и организация управления транспортными потоками: монография – Екатеринбург: UrORAN, 2013 – 252 с.
6. Развитие транспортной инфраструктуры [Электронный ресурс] – Режим доступа: [http://: www. transport_econ](http://www.transport_econ).
7. Головкова Л.С. Обеспечение конкурентоспособности железнодорожного транспорта в условиях Евроинтеграции [Текст] / Л.С. Головкова, Г.В. Омельчак // Проблемы экономики транспорта. – 2014. № 7. – С. 80-87.
8. Мищенко Г.И. Механизмы государственного управления развитием транспортного обслуживания населения в регионе: дис. ... канд. наук гос. упр.: спец.: «Механизмы государственного управления» / Г.И. Мищенко. — Донецьк, 2014. – 256 с.