

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКИХ СТРУКТУР В ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЕ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Т. С. Малетова

*Донецкий национальный университет экономики и торговли им. Михаила Туган-Барановского,
Донецк, Донецкая Народная Республика*

Представлены и обоснованы современное состояние и тенденции развития предпринимательских структур в экономике региона. Дана оценка современной ситуации, характеризующей развитие предпринимательства в транспортной сфере Донецкой Народной Республики. Установлены сильные и слабые стороны, возможности и угрозы транспортного комплекса региона. Проведен анализ устойчивого развития транспортной отрасли республики. Выявлены ключевые факторы, обуславливающие устойчивое развитие субъектов хозяйствования в транспортной сфере региона. Указаны приоритетные направления, формирующие благоприятные условия для дальнейшего развития предпринимательских структур транспортного комплекса Донецкой Народной Республики. Определена инновационная инициатива эффективного инструмента динамического развития предпринимательских структур.

Ключевые слова: *предпринимательство, бизнес-структуры, транспорт, транспортная сфера.*

Общемировые и региональные тенденции формирования рыночной экономики, характеризующиеся всесторонней глобализацией и цифровизацией, усилением динамических способностей и сложностью прогнозирования поведения социально-экономических субъектов, определяют тренд развития предпринимательских структур.

Проблемы развития предпринимательства всегда были в центре внимания ученых, представителей бизнеса и общества. Так, вопросы теории и практики развития предпринимательских структур достаточно подробно освещаются в трудах В. И. Бобшко [1], В. П. Смирнова [2], М. Н. Безугловой [3], А. В. Бусыгина [7], А. Ю. Арексевой [8] и др.

Л. И. Кулакова отмечает, что сущность предпринимательской структуры в научной литературе рассматривается многогранно: с точки зрения экономики — это совокупность экономических единиц; с точки зрения права (государства) — субъекты экономической свободы; с точки зрения бизнеса — субъекты экономической деятельности. Объединяет все эти понятия то, что предпринимательскую структуру можно рассматривать как хозяйствующий субъект, характеризуемый в зависимости от размера предприятия, специфики его деятельности, территориальной принадлежности, целей и миссии деятельности, формы собственности, отраслевой принадлежности и т. д. [9. С. 2571—2572].

В научной среде термин «предпринимательская структура» часто синонимизируется с такими понятиями, как «предприятие», «фирма», «компания», «организация». Как справедливо подчеркивает

А. В. Александров, «несмотря на некоторые существующие различия в подходах к их определению, все они характеризуют субъект рыночных отношений предпринимательского типа, обладающий хозяйственной самостоятельностью и нацеленный на получение прибыли как основного результата своей деятельности» [10. С. 56].

Отличительные черты предпринимательской бизнес-структуры:

— самостоятельность функционирования субъекта хозяйствования и имущественная ответственность за результаты своей работы;

— наличие предпринимателя-инноватора как носителя прогрессивных идей, от способностей которого во многом зависит эффективность работы структуры;

— постоянный поиск и внедрение в практическую деятельность инициатив по применению новых научно-технических разработок, направленных не только на получение прибыли в краткосрочной перспективе, но и на налаживание производственного процесса, развитие экономики государства в целом;

— наличие рисков, то есть необходимость своевременно и гибко реагировать на множество внешних и внутренних факторов, влияющих на нормальную работу бизнес-структуры.

Таким образом, в авторской трактовке под предпринимательскими бизнес-структурами понимаем самостоятельно функционирующие субъекты хозяйствования, осуществляющие рисковую деятельность, связанную с максимальным использо-

ванием динамических способностей для получения прибыли через удовлетворение индивидуальных, общественных и государственных потребностей.

Предпринимательство является важнейшим элементом рыночной экономики, в значительной степени способствует интенсивному развитию государства, во многом определяет темпы экономического роста, структуру и качество валового национального продукта [11. С. 110].

Транспортная отрасль и дорожное хозяйство занимают важное место в экономической и социальной сферах Донецкой Народной Республики, что неоднократно подчеркивалось на пленарных заседаниях Народного Совета^{1,2}. Именно транспорт обеспечивает взаимосвязь между различными отраслями экономики (экономическое значение), обмен материальными и духовными ценностями между народами, народностями и этническими группами (политическое значение), мобильность людских и материальных ресурсов (военное значение), облегчает физический труд людей (социальное значение)³.

¹ Дорожно-транспортный комплекс городов и районов Донецкой Народной Республики за 1-е полугодие 2019 года (<http://donmintrans.ru/d/1/otchet/dtk/dtk-1pol-2019.pdf>; дата обращения 12.12.2020).

² Доклад Дмитрия Подлипанова об итогах работы Министерства транспорта за 2018 год (<https://dnrsovets.ru/doklad-dmitriya-podlipanova-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2018-god/>; дата обращения 12.12.2020).

³ Доклад Дмитрия Подлипанова о работе транспортной отрасли в 2019 году (<http://donmintrans.ru/press/news/3179-dmitrij-podlipanov-vystupil-pered-deputatami-dnr-s-dokladom-o-rabote-transportnoj-otrasli-v-2019-godu>; дата обращения 12.12.2020).

Основные показатели, характеризующие развитие транспортной сферы ДНР за 2017—2019 гг., представлены в табл. 1. Они свидетельствуют об устойчивом развитии транспортной отрасли республики.

Объем реализованных услуг предприятиями транспорта составляет 38% и более от общего объема услуг, оказанных всеми предприятиями ДНР.

Данная сфера обеспечивает рабочими местами около 6% работников, занятых в экономике. Ежедневно перевозится всеми видами транспортных средств на регулярных маршрутах более 500 тыс. чел. Только за счет выдачи разрешительных документов за 2017—2019 гг. обеспечено поступлений в бюджет более чем 7 млн руб. В табл. 2 представлена информация о количестве зарегистрированных субъектов хозяйствования в транспортной сфере.

Данные табл. 2 отражают устойчивые положительные тенденции в развитии предпринимательских структур транспортного сектора: количество субъектов хозяйствования с 2014 г. выросло в 3 раза, причем только за последний год на 554 субъекта.

Таким образом, транспортная сфера Донецкой Народной Республики, представленная в большинстве своем малым бизнесом, демонстрирует устойчивые положительные тенденции. При росте общего количества субъектов хозяйствования наблюдается спад вновь регистрируемых предприятий, что свидетельствует об увеличении жизненного цикла бизнес-структур, удовлетворении потребностей населения в транспортных услугах (предложение удовлетворяет потребительский спрос на такой вид услуг).

Таблица 1

Основные показатели, характеризующие развитие транспортной сферы Донецкой Народной Республики

Показатель	Период		
	1 января 2018 г.	1 января 2019 г.	1 января 2020 г.
Объем реализованных услуг предприятиями транспорта, % общего объема услуг	Нет информации	40,00	38
Доля штатных работников, задействованных в транспортной сфере, % общего кол-ва штатных работников, занятых в экономике	6,2	6	6
Ежедневно перевозится всеми видами транспортных средств на регулярных маршрутах, чел.	≈ 635 000	556 000	> 500 000
Выдача Министерством транспорта ДНР разрешений на различные виды перевозок (лицензий и их копий, лицензионных карточек, временных разрешений), кол-во документов	3846	3142,00	> 2000
Общая сумма поступлений в бюджет в виде пошлин за выдачу разрешительных документов, тыс. руб.	2878	≈ 3000	1471

Источник: составлено автором по данным [12]—[14].

Таблица 2

**Информация о количестве зарегистрированных субъектов хозяйствования
транспортного комплекса Донецкой Народной Республики**

Показатели \ Годы	Годы							Отклонение (+/-)	
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2000 г. к 2014 г.	2000 г. к 2019 г.
Кол-во субъектов хозяйствования, в том числе:	4307	7234	9884	11221	11922	12886	13440	+9133	+554
— предприниматель-физлицо	4189	7061	9698	11028	11723	12684	13236	+9047	+552
— общество с ограниченной ответственностью	96	131	143	150	155	158	160	+64	+2
— частное предприятие	12	16	17	17	17	17	17	+5	—
— государственное предприятие	2	12	12	12	13	13	13	+11	—
— коммунальное предприятие	5	8	8	8	8	8	8	+3	—
— акционерное общество	2	3	3	3	3	3	3	+1	—
— прочее	1	3	3	3	3	3	3	+2	—

Источник: составлено автором по данным: Министерство транспорта. Итоги работы за 2016 год (<http://donmintrans.ru/d/1/itogi-rabotu-2016.pdf>; дата обращения 12.12.2020); Доклад и. о. министра транспорта Игоря Андриенко об итогах работы за 2017 год (<https://dnrsovet.su/i-o-ministra-transporta-igor-andrienko-podvel-itogi-raboty-za-2017-god/>; дата обращения 12.12.2020); Итоги 2017. Отчет Министерства транспорта по направлениям (<http://donmintrans.ru/d/1/otchet/itogi-2017.pdf>; дата обращения 12.12.2020); Программа восстановления и развития экономики и социальной сферы города Донецка на 2020 год (<http://gorod-donetsk.com/programma-vosstanovleniya-i-razvitiya>; дата обращения 12.12.2020).

Для структурирования влияния факторов и определения возможностей дальнейшего развития предпринимательских структур транспортного комплекса Донецкой Народной Республики в табл. 3 представлена матрица SWOT-анализа:

Отметим, что в настоящее время правительством немало сделано для восстановления транспортной отрасли республики, о чем свидетельствуют положительные тенденции ее развития; разработаны основные нормативные документы, обозначены стратегические приоритеты (Программа восстановления и развития транспортной отрасли и дорожного хозяйства республики на 2019—2020 гг.¹). На заседании Комиссии по экономическим вопросам Общественной палаты ДНР от 15.07.2020 озвучено, что «в качестве вектора дальнейшего развития транспортной инфраструктуры ДНР выбрана ориентация на Российскую Федерацию в перспективных направлениях пассажиропотоков и грузопотоков, в адаптации нормативно-правовой базы, технических регламентов к требованиям РФ»².

¹ Информация является конфиденциальной, нет в свободном доступе.

² Общественная палата обсудила развитие транспортной инфраструктуры (<https://archive2018-2020>.

Однако существует и множество проблем, требующих оперативного реагирования со стороны государства в краткосрочной (см. табл. 3: слабые стороны) и долгосрочной перспективе (см. табл. 3: угрозы).

Озвученная национальная стратегия требует принятия превентивных мер — изучения вектора развития транспортной отрасли государства-ориентира на долгосрочную перспективу. Так, в Российской Федерации утвержден интенсивный, инновационный и социально ориентированный тип развития транспортного комплекса³, что предполагает принятие адекватных стратегических решений республиканского уровня. Государство должно обеспечить создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения путем уси-

dnronline.su/2020/07/16/obshhestvennaja-palata-obsudila-razvitiye-transportnoj-infrastruktury-foto/; дата обращения 12.12.2020).

³ Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года. Распоряжение Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р (<http://docs.cntd.ru/document/902132678>; дата обращения 12.12.2020).

Таблица 3

**Матрица SWOT-анализа
транспортного комплекса Донецкой Народной Республики**

Strengths (сильные стороны)	Weaknesses (слабые стороны)
<ul style="list-style-type: none"> — Выгодное экономико-географическое положение, потенциал для развития всех видов транспорта; — значительный научно-технический, промышленный, кадровый и интеллектуальный потенциал; — положительные тенденции развития транспортной отрасли; — разветвленная маршрутная сеть; — единая тарифная система на электротранспорт; — обозначение улиц и ключевых туристических объектов на двух языках 	<ul style="list-style-type: none"> — Негативные последствия военных действий: повреждение и разрушение транспортной инфраструктуры, отток высококвалифицированного персонала, нарушение экономических и социальных связей при осуществлении перевозок; — высокая степень физического и морального износа транспортных средств, нехватка запчастей, а возможность их заказать в разы повышает их стоимость; — ограниченные инвестиционные возможности, недостаточное финансирование со стороны государства и частного бизнеса; — несовершенство нормативно-правовой базы; — отсутствие единой транспортно-логистической системы; — низкая инновационная активность; — отсутствие в свободном доступе надежной актуальной статистики, характеризующей развитие транспортной сферы и потребности населения и бизнеса; — нестабильные каналы сбыта продукции; — полное разрушение инфраструктуры аэропорта
Opportunities (возможности)	Threats (угрозы)
<ul style="list-style-type: none"> — Ориентация дорожно-транспортной отрасли на Российскую Федерацию: по перспективным направлениям пассажиропотока и грузопотока, адаптация нормативно-правовой базы, техническим нормативам; — восстановление главных магистральных линий, инфраструктуры; — улучшение сервисного обслуживания и безопасности движения; — внедрение информационно-коммуникационных и цифровых технологий; — централизованная координация различных видов транспорта; — развитие механизмов государственно-частного партнерства на взаимовыгодных условиях; — усиление инвестиционной привлекательности региона и позиционирование республики как надежного торгово-экономического партнера; — развитие международных связей, — стимулирование создания на территории города иностранных и совместных предприятий; — увеличение доли экспорта во внешнеторговом обороте; — совершенствование налогового и таможенного законодательства 	<ul style="list-style-type: none"> — Ухудшение социально-политической, экологической ситуации, возобновление активных боевых действий, рост социальной напряженности; — рост цен на топливо и ГСМ, рост ежегодных расходов на оформление разрешительных документов на перевозки; — простои производственных предприятий, связанные с простоями на таможне, ограничениями на ввоз-вывоз сырья и готовой продукции; — ухудшение эпидемиологической ситуации, закрытие границ, снижение покупательской способности; — сезонность потребления определенных видов продукции; — ужесточение экологических норм для транспортных предприятий; — появление новых конкурентов; — снижение прибыли из-за роста себестоимости услуг; — рост технического и технологического отставания ряда производств от конкурентов в Российской Федерации и за рубежом; — низкая заинтересованность инвесторов в связи с высокими инвестиционными рисками; — ужесточение условий поставки сырья и отгрузки готовой продукции

Источник: разработано на основе [15], [16].

ления приоритета мер инновационного характера в сфере функционирования и развития транспорта. На республиканском уровне неоднократно подчеркивалось, что основу успешного инновационного развития составляют человеческий капитал, современные технологии и разумное государствен-

ное регулирование [17. С. 5, 7]. В качестве одной из инновационных инициатив выступает использование бизнес-моделирования как эффективного инструмента динамического развития предпринимательских структур.

Список литературы

1. Бобошко В. И. Роль институциональной поддержки малого бизнеса в условиях экономического кризиса // *Мировая экономика: проблемы безопасности*. 2016. № 1. С. 85—88.
2. Смирнов В. П. Предпринимательский ресурс развития экономики и общества // *Экономика и предпринимательство*. 2012. № 6. С. 386—389.
3. Безуглова М. Н., Маркарьян Ю. А. Проблемы малого бизнеса и его роль в социально-экономическом развитии национальной экономики // *Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление*. 2017. № 1 (80). С. 11—13.
4. Сухопарова А. В. Малый бизнес глазами предпринимателей: динамика оценки важности проблем в кризисные периоды // *Управленческие науки*. 2017. Т. 7, № 1. С. 19—25.
5. Ковалюк В. Н. Бизнес-модели в предпринимательской деятельности // *Современные научные исследования и инновации*. 2015. № 7, ч. 2.
6. Асаул А. Н., Войнаренко М. П., Ерофеев П. Ю. Организация предпринимательской деятельности. СПб.: Гуманистика, 2004. 448 с.
7. Бусыгин А. В. Предпринимательство. М.: Бусыгин, 2003. 614 с.
8. Аркссеева А. Ю. Методологический базис развития предпринимательских структур // *Российское предпринимательство*. 2018. Т. 19, № 14. С. 881—894.
9. Кулакова Л. И. Теоретические и методологические основы взаимодействия властных и предпринимательских структур // *Российское предпринимательство*. 2017. Т. 18, № 17. С. 2565—2578.
10. Александров А. В. Предпринимательская структура: сущность и роль в современной экономике // *Проблемы экономики и менеджмента*. 2011. № 1. С. 54—57.
11. Прокопец Т. Н. Предпринимательство как один из факторов развития национальной экономики // *Молодой ученый*. 2010. № 12 (23), т. 1. С. 110—112.
12. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: науч. докл. / коллектив авт. ГУ «Ин-т экон. исслед.» в рамках сотрудничества с Ин-том нар.-хоз. прогнозирования Рос. акад. наук; под науч. ред. А. В. Половяна, Р. Н. Лепы. Донецк, 2017. 84 с.
13. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: науч. докл. / коллектив авт. ГУ «Ин-т экон. исслед.» в рамках сотрудничества с Ин-том нар.-хоз. прогнозирования Рос. акад. наук; под науч. ред. А. В. Половяна, Р. Н. Лепы. Донецк, 2018. 260 с.
14. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: науч. докл. / коллектив авт. ГУ «Ин-т экон. исслед.» в рамках сотрудничества с Ин-том нар.-хоз. прогнозирования Рос. акад. наук; под науч. ред. А. В. Половяна, Р. Н. Лепы, Н. В. Шемякиной. Донецк, 2020. 260 с.
15. Андриенко И. А., Завгородняя А. А., Василенко Т. Е., Тарасевич Е. А. Автотранспортный комплекс: состояние, проблемы, перспективы // *Научно-технические аспекты развития автотранспортного комплекса 2018: материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. «Науч.-техн. аспекты развития автотранспорт. комплекса» в рамках 4-го Междунар. научного форума Донец. Нар. Республики «Инновац. перспективы Донбасса: Инфраструктур. и соц.-экон. развитие»*. Донецк, 2018. 370 с. С. 8—11.
16. Ковальчук В. И., Кужелева А. А. Особенности развития предпринимательской деятельности в Донецкой Народной Республике // *Современная мировая экономика: вызовы и реальность: материалы II Республикан. (с междунар. участием) науч.-практ. конф.* 2019 г. С. 151—156.
17. Инновационное развитие экономики Донбасса: проблемы, перспективы, решения: материалы круглого стола / под. ред. А. В. Половяна. Донецк: Изд-во ФЛП Кириенко С. Г., 2017. 116 с.

Сведения об авторе

Малетова Татьяна Сергеевна — аспирантка Донецкого национального университета экономики и торговли им. Михаила Туган-Барановского, Донецк, Донецкая Народная Республика. TSMaletova@gmail.com

Bulletin of Chelyabinsk State University.

2021. № 3 (449). *Economic Sciences. Iss. 72. Pp. 168—173.*

ANALYSIS OF THE STATE AND TRENDS OF THE DEVELOPMENT OF ENTREPRENEURIAL STRUCTURES IN THE DONETSK PEOPLE'S REPUBLIC

T. S. Maletova

*Donetsk National University of Economics and Trade named after Mikhail Tugan-Baranovsky,
Donetsk, Donetsk People's Republic, TSMaletova@gmail.com*

The article identifies and substantiates the current state and development trends of entrepreneurial structures in the region's economy. An assessment of the current situation characterizing the development of entrepreneurship in the transport sector of the Donetsk People's Republic is given. The strengths, weaknesses, opportunities and threats of the transport complex of the region are determined. The analysis of the sustainable development of the transport industry of the Republic is carried out. The key factors that determine the sustainable development of business entities in the transport sector of the region are identified. The priority areas that create favorable conditions for the further development of entrepreneurial structures of the transport complex of the Donetsk People's Republic have been identified. An innovative initiative has been identified as an effective tool for the dynamic development of business structures.

Keywords: *entrepreneurship, business structures, transport, transport sector.*

References

1. Boboshko V. I. (2016) *World Economy: Security Problems*, no. 1, pp. 85—88 [in Russ.].
2. Smirnov V. P. (2012) *Economics and Entrepreneurship*, no. 6, pp. 386—389 [in Russ.].
3. Bezuglova M. N., Markaryan Yu. A. (2017) *Science and Education: Economy and Economy; entrepreneurship; law and management*, no. 1 (80), pp. 11—13 [in Russ.].
4. Sukhoparova A. V. (2017) *Journal of Management Sciences*, vol. 7, no. 1, pp. 19—25 [in Russ.].
5. Kovalyuk V. N. (2015) *Biznes-modeli v predprinimatel'skoy deyatelnosti* [Business models in entrepreneurial activity]. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2015/07/55247>, accessed 24.11.2016 [in Russ.].
6. Asaul A. N., Voinarenko M. P., Erofeev P. Yu. (2004) *Organizatsiya khozyaystvennoy deyatelnosti* [Organization of business activities]. St. Petersburg, Humanistika [in Russ.].
7. Busygin A. V. (2003) *Predprinimatel'stvo* [Entrepreneurship]. Moscow, Busygin [in Russ.].
8. Areksseva A. Yu. (2018) *Rossiyskoye predprinimatel'stvo*, vol. 19, no. 14, pp. 881—894 [in Russ.].
9. Kulakova L. I. (2017) *Russian entrepreneurship*, vol. 18, no. 17, pp. 2565—2578 [in Russ.].
10. Aleksandrov A. V. (2011) *Problemy ekonomiki i upravleniya*, no. 1, pp. 54—57 [in Russ.].
11. Prokopets T. N. (2010) *Molodoy uchenyy*, no. 12 (23), vol. 1, pp. 110—112 [in Russ.].
12. (2017) *Ekonomika Donetckoy Narodnoy Respubliki: sostoyaniye, problemy, puti resheniya* [Economy of the Donetsk People's Republic: state, problems, solutions: scientific report]. Donetsk. 84 p.
13. (2018) *Ekonomika Donetckoy Narodnoy Respubliki: sostoyaniye, problemy, puti resheniya* [Economy of the Donetsk People's Republic: state, problems, solutions: scientific report]. Donetsk. 260 p.
14. (2020) *Ekonomika Donetckoy Narodnoy Respubliki: sostoyaniye, problemy, puti resheniya* [Economy of the Donetsk People's Republic: state, problems, solutions: scientific report]. Donetsk. 260 p. [in Russ.].
15. Andrienko I. A., Zavgorodnyaya A. A., Vasilenko T. E., Tarasevich E. A. (2018) *Motor transport complex: state, problems, prospects*. Pp. 8—11 [in Russ.].
16. Kovalchuk V. I., Kuzheleva A. A. (2019) *Osobennosti razvitiya predprinimatel'skoy deyatelnosti v Donetckoy Narodnoy Respublike* [Features of the development of entrepreneurial activity in the Donetsk People's Republic]. DonNTU. Pp. 151—156 [in Russ.].
17. (2017) *Innovatsionnoye razvitiye ekonomiki Donbassa: problemy, perspektivy, resheniya: materialy Kruglogo stola* [Innovative development of the Donbass economy: problems, prospects, solutions: materials of the Round Table]. 116 p. [in Russ.].