

О. И. Черноус, канд. экон. наук

Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ И ТАМОЖЕННЫХ ПУНКТОВ КАК ОСНОВНЫХ УСЛОВИЙ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

В статье освещаются вопросы, касающиеся инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности на транспорте. Автором акцентировано внимание на оценке сети автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов в Донецкой Народной Республике. Обосновывается актуальность и дается авторское видение инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности на транспорте. Выявлены основные проблемы и дается прогноз развития сети автомобильных дорог. Предлагаются направления восстановления искусственных сооружений и таможенных пунктов в ДНР. Показано, что недостаточно высокое качество объектов транспортной инфраструктуры, а также наличие нерешенных проблем в данной сфере в целом, включая финансирование, является препятствием развития предпринимательства как в транспортной отрасли, так и в других сферах предпринимательской деятельности.

Ключевые слова: сеть автомобильных дорог, искусственные сооружения, таможенные пункты, предпринимательская деятельность, транспорт

Введение

Интенсивность развития регионального предпринимательства в сфере транспорта зависит от эффективности функционирования субъектов хозяйствования, деятельности государственных органов власти, местного самоуправления, науки, системы подготовки кадров и инфраструктуры, поддержки предпринимательства. Именно последнее определяет скорость и качество взаимодействия представителей малого, среднего и крупного бизнеса, обеспечивает координацию, развитие и создание благоприятной предпринимательской среды. Формированию инфраструктуры предпринимательства на государственном уровне в настоящее время уделяется достаточное внимание. К основным законам, регулирующим предпринимательскую деятельность на автотранспорте в ДНР относятся: Конституция ДНР; Гражданский кодекс ДНР, Закон ДНР «О налоговой системе», Закон ДНР «О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности», Закон ДНР «О таможенном регулировании в ДНР» [1–5], но вместе с тем отсутствует надлежащая поддержка предпринимательства на региональном уровне, что вызвано недостаточной ее координацией и финансированием, незаинтересованностью частных организаций в развитии инфраструктуры.

Анализ последних исследований и публикаций

Вопросы развития транспортной инфраструктуры исследовались И. П. Садловской [6], Н. М. Бондарь [7]; место дорожной инфраструктуры в обеспечении развития предпринимательской деятельности на транспорте – О. М. Ложачевской, П. Ю. Беленьким [8]; проблемы развития автодорожной инфраструктуры – Ю. Е. Пашенко [9], Н. В. Кудрицкой [10], транспортных коридоров – А. В. Матвеевой [11].

Особенно хотелось бы отметить исследование Е. Н. Тумилевич, который считает, что наличие, развитость и доступность транспортной сети является одним из важнейших факторов, определяющих развитие предпринимательства в регионе наряду с экономической ситуацией, плотностью населения, наличием квалифицированной рабочей силы, инновационным потенциалом региона и т. д. В своей статье он относит данный фактор к медленно изменяе-

мым факторам. Это означает, что необоснованные решения в данной области или непринятые вовремя меры могут существенно отразиться на предпринимательской активности региона. На исправление этих негативных последствий потребуется более продолжительное время, чем, например, на принятие каких-либо законодательных мер, изменение политики власти по отношению к малому бизнесу, которые Е. Н. Тумилевич относит к быстро изменяемым факторам [12].

Цель исследования – оценить сеть автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов ДНР, как основных условий развития предпринимательской деятельности на транспорте.

Изложение основного материала исследования

Предпринимательская деятельность на транспорте – самостоятельная, осуществляемая на свой риск экономическая деятельность, направленная на получение прибыли от оказания транспортных услуг лицами, зарегистрированными в этом качестве в установленном законом порядке. Эффективность предпринимательской деятельности зависит от наличия и развития составляющих предпринимательской деятельности, к которым следует относить: субъекты предпринимательства, область деятельности, факторы среды (макро-, мезо-, микро-), инфраструктуру предпринимательства.

Инфраструктура – это комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих транспортный бизнес. А инфраструктура предпринимательства включает в себя самые разнообразные общественные отношения и институты: строительство дорог, каналов, складов, энергетическое хозяйство, транспортные средства, связь, образование, информационное обеспечение, науку, здравоохранение, банковскую систему и др.

Инфраструктуру предпринимательства можно разделить на следующие компоненты: передающую, поддерживающую, инвестиционную, инновационно-развивающую и организующую. Передающая инфраструктура включает: дороги, связь, различные коммуникации и т. д. Поддерживающая представлена фондами поддержки, ассоциациями предпринимателей, комитетами при администрациях и т. д. Инвестиционную инфраструктуру составляют банки, кредитные учреждения, инвестиционные фонды. Инновационно-развивающая включает: научные организации (технопарки, научно-технологические центры, бизнес инкубаторы, инновационные центры, финансово-промышленные группы, подразделения НИОКР); образовательные организации, институты инновационного развития (патентные службы, службы рецензирования и аккредитации, сертификация и стандартизация, службы экспертизы, консалтинговые, инжиниринговые компании). Организующая – включает различные контролирующие органы, кадровые службы, налоговые инспекции [13].

Перейдем к анализу передающей инфраструктуры развития предпринимательства на транспорте в ДНР. Автомобильные дороги, мосты и путепроводы имеют стратегическое значение для Донецкой Народной Республики. Они связывают территорию Республики, обеспечивают жизнедеятельность всех городов и населенных пунктов и во многом определяют возможности ее развития, по ним осуществляются самые массовые автомобильные перевозки грузов и пассажиров. Сеть автомобильных дорог обеспечивает мобильность населения и доступ к материальным ресурсам, а также позволяет расширить производственные возможности экономики за счет снижения транспортных издержек и затрат времени на перевозки. Значение автомобильных дорог постоянно растет в связи с изменением образа жизни людей, превращением автомобиля в необходимое средство передвижения, со значительным повышением спроса на автомобильные перевозки в условиях промышленного и сельскохозяйственного производства, строительства, торговли и развития сферы услуг.

В настоящее время наблюдается тенденция развития торговых отношений с Российской Федерацией и другими государствами, активизация импорта и экспорта товарной про-

дукции, соответственно увеличиваются объемы перевозок грузов и пассажиров. Однако социально-экономическое развитие ДНР во многом сдерживается из-за состояния и уровня развития автомобильных дорог, мостов и путепроводов Республики. Значительная их часть имеет высокую степень износа (более 60 %) и исчерпала свою пропускную способность из-за несоблюдения межремонтных сроков проведения ремонтных работ.

Недостаточный уровень развития дорожной сети приводит к значительным потерям для экономики и населения Республики и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений темпов социально-экономического развития ДНР. В создавшейся ситуации необходимо принять неотложные меры по качественному изменению состояния дорожной сети Республики, чтобы обеспечить ее развитие в соответствии с потребностями экономики и населения Республики.

В 2021 г. на территории ДНР находятся 155 мостов и путепроводов, 1 533 водопропускных труб. Общая протяженность автомобильных дорог, проходящих по территории ДНР (государственного и местного значения), составляет 2 212,9 км, в том числе [14]:

1. Автомобильные дороги государственного значения – 720,1 км, из них:

– группа «М» (115,1 км) – это автомобильные дороги, которые соединяются с международными транспортными коридорами и/или входят в Европейскую сеть основных, промежуточных, соединительных автомобильных дорог и ответвлений, имеют соответствующую международную индексацию и обеспечивают международные автомобильные перевозки;

– группа «Н» (132,3 км) – автомобильные дороги, соединяющие столицу ДНР с ее административными центрами, крупными промышленными и культурными центрами;

– группа «Т» (472,7 км) – автомобильные дороги, соединяющие столицу ДНР с административными центрами районов, городов ДНР, города между собой, административные центры районов между собой, а также автомобильные дороги, соединяющие с дорогами государственного значения, железнодорожные узлы, объекты государственного и культурного наследия, курортного и природно-заповедного фонда, автомобильные пункты пропуска через государственную границу ДНР.

2. Автомобильные дороги местного значения 1 492,8 км, из них:

– группа «О» (134,4 км) – автомобильные дороги, соединяющие города с населенными пунктами в пределах ДНР, населенные пункты с железнодорожными станциями, курортными зонами, которые не относятся к автомобильным дорогам государственного значения;

– группа «С» (1 358,4 км) – автомобильные дороги, соединяющие административные центры районов с другими населенными пунктами в пределах Донецкой Народной Республики, населенные пункты – между собой, с предприятиями, объектами культуры, с другими дорогами общего пользования в пределах района.

В настоящее время протяженность автомобильных дорог, соответствующих нормативным требованиям, составляет: государственного значения – 20,24 %, местного значения – 0,17 %. Площадь разрушения асфальтобетонного покрытия составляет 267 152 м², на всей сети автомобильных дорог общего пользования отсутствует 3 683 ед. дорожных знаков, повреждено либо отсутствует 24 519 м барьерного ограждения. Текущее состояние мостов и путепроводов в 2021 г. представлено на рисунке 1.

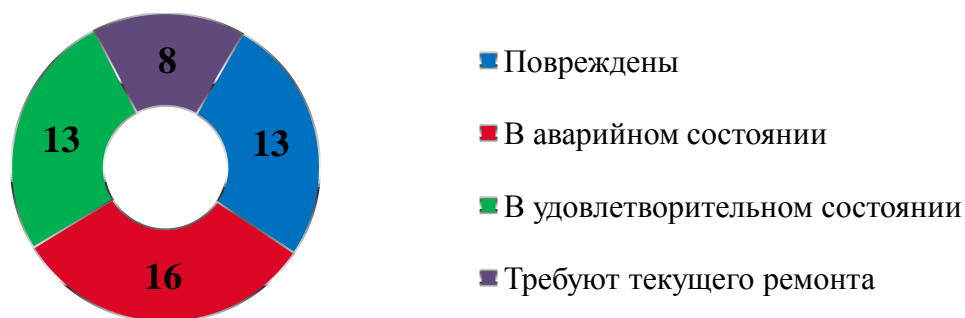


Рисунок 1 – Текущее состояние мостов и путепроводов в Донецкой Народной Республике, ед.

Общая характеристика текущего состояния дорожной сети ДНР представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Информация о состоянии объектов автомобильных дорог ДНР

Наименование объекта	Состояние объекта
1	2
Автомобильная дорога Степановка – Новопетровское	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость комплексного восстановления эксплуатационных характеристик автомобильной дороги, приведения к нормам геометрических параметров и технических характеристик отдельных элементов, с учетом роста интенсивности движения и осевых нагрузок.
Автомобильная дорога Донецк – Харцызск – Амвросиевка – КПП «Успенка»	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Устройство дополнительных полос движения на КПП «Успенка», необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия.
Автомобильная дорога Донецк – Новоазовск – Седово	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Автомобильная дорога Великая Новоселовка – Амвросиевка	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Автомобильная дорога Амвросиевка – Тельманово – Мариуполь	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Автомобильная дорога Волноваха – Тельманово	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.

Продолжение таблицы 1

1	2
Автомобильная дорога Мариуполь – Маркино	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, укладки выравнивающего слоя и устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Автомобильная дорога Тельманово – Запорожец	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Автомобильная дорога Шевченко – Петровское	Несоответствие техническим характеристикам автомобильной дороги в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения. Необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия, устройства верхнего слоя асфальтобетонного покрытия. Необходимость производства досыпки и планировки обочин.
Мост на автомобильной дороге Покровка – Степано-Крынка	В результате попадания снаряда в ходе боевых действий мост находится в аварийном состоянии, движение ограничено по массе и скорости.
Автомобильная дорога общего пользования государственного значения Донецк – Новоазовск – Седово	Участок автомобильной дороги подвержен, затоплен грунтовыми и дождевыми водами, что приводит к разрушению дорожного полотна. Необходимость устройства водопропускной трубы.
Эксплуатационное содержание автомобильных дорог общего пользования государственного и местного значения (по всей протяженности автомобильных дорог)	Ямочный ремонт, ликвидация наплывов, воронок, просадок и колеи. Необходимость нанесения горизонтальной дорожной разметки. Ликвидация веток, нависших над проезжей частью дороги, ликвидация сухостойных деревьев.

Основными причинами несоответствия технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений нормативным требованиям являются:

1. Проведение боевых действий на территории ДНР, что ведет к увеличению объема износа и разрушений дорожного полотна (имеются воронки от разрывов снарядов, а также разрушения от прохождения тяжелой гусеничной техники, продавлена обочина, повреждены дорожные знаки и барьерные ограждения).

2. Несоблюдение межремонтных сроков проведения ремонтов и, как следствие, несоответствие коэффициента надежности дорожной одежды автомобильной дороги нормативным требованиям.

3. Превышение допустимой грузоподъемности транспортных средств. В настоящее время, в связи с увеличением объемов перевозок продукции сельского хозяйства, древесины, увеличилась доля перевозок грузов автомобилями с массой более 10 тонн. Также имеется превышение допустимой грузоподъемности транспортных средств в результате желания хозяйствующих субъектов достичь максимального коммерческого эффекта от перевозок грузов автомобильным транспортом.

4. Увеличение интенсивности и направлений движения транспорта. Увеличение интенсивности движения транспорта связано: с нормализацией обстановки в экономической сфере ДНР; с активизацией импорта и экспорта товарной продукции; со значительной долей

(52 %) перевозок пассажиров автомобильным транспортом в общем объеме перевозок; с развитием маршрутной сети пассажирского автомобильного транспорта (темпы развития маршрутной сети составили: в 2017 г. – 10 % по сравнению с 2016 г., в 2018 г. – 3 % по сравнению с 2017 г., в 2019 г. – 6 % по сравнению с 2018 г.); с увеличением транспортной подвижности населения в пригородном, междугородном и международном сообщениях (в 2018 г. транспортная подвижность населения составила 33 поездки, в 2019 г. за аналогичный период – 37 поездок).

Изменение направлений движения и структуры перевозок связано с воздействием внешних субъективных факторов (транспортная блокада, международная непризнанность, создание зоны разграничения, переориентация экономики Республики на взаимодействие с Российской Федерацией). Изменения выразились в:

- возникновении колонного движения в направлениях пограничных пунктов пропуска;
- перераспределении транспортной нагрузки на альтернативные дороги и направления. В свою очередь, альтернативные направления движения, как правило, не предназначены для высокой интенсивности, что ведет к их более быстрому износу. Например, перераспределение транспортной нагрузки по направлению Донецк – Горловка: из-за закрытия участка автодороги Донецк – Ясиноватая движение транспортного потока пришлось на улицы и дороги городов других населенных пунктов (Макеевка, Ясиноватая, Енакиево), а также автомобильные дороги местного значения;

- перераспределении грузо- и пассажиропотоков с западного направления на восточное.

На данный момент основными маршрутами движения в направлении Российской Федерации, Луганской Народной Республики и побережья Азовского моря являются автодороги: Донецк – Харцызск – Амвросиевка – КПП «Успенка»; Донецк – Новоазовск – Седово; Снежное – Мариновка – (на Куйбышево); Одесса – Мелитополь – Новоазовск; Старобельск – Луганск – Красный Луч – Макеевка – Донецк. Существующие автомобильные дороги восточного направления изначально не были рассчитаны на такую интенсивность движения. В 2020 г. в международном сообщении объем перевозок грузов увеличился на 12,2 %, грузооборот на 28,5 % в сравнении с аналогичным периодом прошлого года.

Особенно актуальной проблемой остается недостаточное финансирование на выполнение работ по текущему и капитальному ремонту автомобильных дорог, которое в 2017 г. составило 42,5 %, в 2018 г. – 13,9 %, в 2019 г. – 16,9 % от общего объема. Отсутствие возможности проводить ремонты в необходимом объеме влечет за собой износ дорожной сети, что при сохраняющейся постоянной нагрузке приводит к ее полному разрушению.

Прогноз развития автомобильных дорог ДНР представлен в таблице 2.

Таблица 2 – Формулировка основных проблем и прогноз развития автомобильных дорог ДНР (SWOT-анализ)

Сильные стороны 1	Слабые стороны 2
1. Выгодное географическое положение, позволяющее получать доходы от осуществления работ по восстановлению сети автомобильных дорог. 2. Возможность принятия участия в восстановлении сети автомобильных дорог. 3. Наличие нормативно-правовой базы организации работ по восстановлению автомобильных дорог. 4. Высокий уровень дисциплины организации работ по восстановлению сети автомобильных дорог.	1. Высокая степень износа основных производственных фондов, изношенный парк специализированной техники. 2. Отсутствие у организаций собственных оборотных средств в достаточном количестве для осуществления программ обновления и модернизации основных фондов. 3. Отсутствие на территории ДНР карьеров каменных материалов, необходимых для приготовления асфальтобетонной смеси в соответствии с нормативными требованиями.

Продолжение таблицы 2

1	2
<p>5. Разветвленная сеть автомобильных дорог.</p> <p>6. Наличие проектно-сметной документации, прошедшей государственную экспертизу Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства ДНР, подтверждающей правильность запланированных работ.</p> <p>7. Наличие квалифицированных специалистов Министерства транспорта ДНР, способных планировать, контролировать и анализировать процесс восстановления автомобильных дорог и искусственных сооружений на них.</p> <p>8. Развитие экономических связей с Российской Федерацией и другими государствами, активизация импорта и экспорта товарной продукции, соответственно увеличение объема перевозок грузов и пассажиров.</p>	<p>4. Частичное отсутствие паспортов и проектов организации дорожного движения на автомобильные дороги общего пользования, материалов инвентаризации земельных участков, занятых автомобильными дорогами общего пользования.</p> <p>5. Несоответствие технических характеристик автомобильных дорог в связи с возросшей грузонапряженностью и увеличившейся интенсивностью движения, несоблюдение межремонтных сроков эксплуатации дорожных одежд и покрытий на автомобильных дорогах.</p> <p>6. Отсутствие сертифицированных лабораторий, способных произвести комплексное обследование искусственных сооружений.</p> <p>7. Отсутствие на территории Республики предприятий, способных производить весь спектр необходимых узлов и компонентов конструкций искусственных сооружений.</p> <p>8. Отсутствие производства необходимых марок стали и других строительных материалов на территории ДНР.</p> <p>9. Отсутствие высокотехнологичного оборудования, техники и процессов производства при ремонте и восстановлении искусственных сооружений.</p>
Возможности	Угрозы
<p>1. Увеличение спроса на осуществление работ по восстановлению автомобильных дорог.</p> <p>2. Улучшение транспортно-эксплуатационного состояния, а также технических характеристик существующей сети автомобильных дорог, что будет способствовать ее эффективному функционированию.</p> <p>3. Организация и развитие транспортных коридоров в направлении Российской Федерации.</p>	<p>1. Недостаточное финансирование, отсутствие кредитного финансирования, снижение активности экономической деятельности в реальном секторе экономики.</p> <p>2. Снижение качества работ в связи с физическим и моральным износом основных фондов дорожной отрасли.</p> <p>3. Отсутствие инвестиционной активности подрядных организаций.</p> <p>4. Отсутствие действенного государственного механизма содействия совершенствованию производственных фондов дорожной отрасли, неэффективность развития дорожной отрасли.</p> <p>5. Износ искусственных сооружений в результате увеличения объемов перевозок, изменения направления движения и роста его интенсивности.</p>

Мы согласны с мнением В. В. Нотченко, что влияние состояния сети автомобильных дорог на предпринимательскую активность значительно, поскольку [15]:

– во-первых, для функционирования производственных предприятий огромную роль играет своевременная поставка ресурсов и отгрузка готовой продукции, а в условиях, когда автомобильные дороги эксплуатируются в режиме перегрузки, а довольно большая часть дорог находится в ненадлежащем состоянии, это может приводить к определенным трудностям в осуществлении предпринимательской деятельности;

– во-вторых, часть предпринимателей специализируется на перевозке грузов, т. е. зависят от транспортной инфраструктуры напрямую и, соответственно, на результаты деятельности предприятий в этой сфере неудовлетворительное состояние дорог оказывает прямое негативное влияние, что недопустимо, так как доходы от перевозок грузов могут стать одним из ключевых факторов формирования бюджета ДНР и увеличения ВВП.

На сегодняшний день в ДНР действуют следующие пункты пропуска через Государственную границу:

– на границе с Российской Федерацией: таможенный пост «Новоазовск»; таможенный пост «Успенка»; таможенный пост «Мариновка»; таможенный пост «Иловайск» с пунктами проведения контроля «Иловайск» и «Квашино»;

на границе с Луганской Народной Республикой: таможенный пост «Мариновка» с местом проведения контроля «Снежное»; таможенный пост «Дебальцево» с местами проведения контроля «Площадка 1», «759-й км трассы М-03», «Никишино», «Станция Дебальцево», «Станция Дебальцево – Сортировочная»;

на линии соприкосновения с Украиной: таможенный пост «Горловка» с местами проведения контроля «Горловка», «Красный Партизан», «Станция Никитовка» (пункт пограничного и таможенного контроля «Горловка»); таможенный пост «Еленовка» с местом проведения контроля «Еленовка» (пункт пограничного и таможенного контроля «Еленовка»); таможенный пост «Александровка» с местом проведения контроля «Александровка» (пункт пограничного и таможенного контроля «Александровка»); таможенный пост «Октябрь» с местом проведения контроля «Октябрь» (пункт пограничного и таможенного контроля «Октябрь»).

Общее количество транспортных средств, пропущенных через пункты пропуска и пункты пограничного и таможенного контроля, для автомобильного сообщения за 2019 г. составило 2 659 090 единиц, что на 42 % больше, чем за 2018 г. (1 874 878 ед.) и на 89 % больше, чем за 2017 г. (1 406 850 ед.) (рисунок 2).

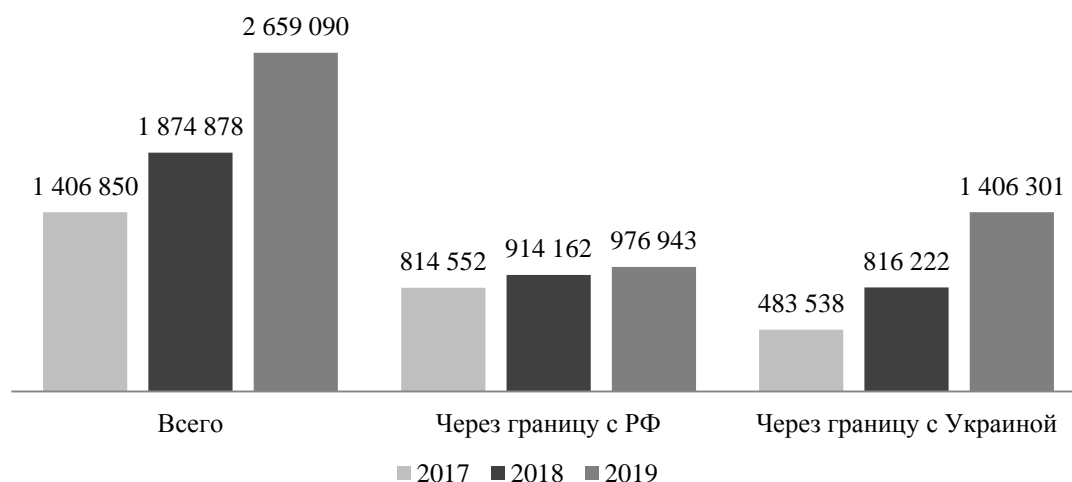


Рисунок 2 – Перемещение транспортных средств через границу, ед.

Пропущено через международные пункты пропуска на границе с Российской Федерацией 976 434 транспортных средств, что на 7 % больше, чем за 2018 г. (914 162 ед.), и на 20 % больше, чем за 2017 г. (814 552 ед.). Через пункты пограничного и таможенного контроля на линии соприкосновения с Украиной пропущено 1406301 транспортных средства, что на 72 % больше, чем за 2018 г. (816 222 ед.), и в 3 раза больше, чем за 2017 г. (483 538 ед.).

Анализ расположения таможенных пунктов свидетельствует о том, что в целом с учетом прогнозируемых направлений движения и объемов пассажирских и грузовых потоков, места их размещения были определены правильно. Все населенные пункты ДНР имеют устойчивую автодорожную связь, которая обеспечивает возможность подъезда к таможен-

ным пунктам. Дислокация пунктов пропуска относительно равномерна. Анализ транспортных и пассажирских потоков через Государственную границу ДНР показал, что их динамика не соответствует заложенной проектной пропускной способности пунктов пропуска. Указанное приводит к образованию очередей на Государственной границе. Для разрешения вышеизложенной ситуации в 2019 г. проведены следующие мероприятия:

– выполнено строительство нового пункта пограничного и таможенного контроля (ППТК) «Еленовка», который предусматривает пятикратное увеличение пропускной способности;

– начаты строительные работы по реконструкции ППТК «Горловка» и строительству нового ППТК «Александровка», запуск которых запланирован на I–II кварталы 2022 г.

Площадь пункта пропуска «Успенка» – 1,38 га. В пределах таможенного пункта «Успенка» имеется административное здание со служебными помещениями для размещения сотрудников Службы пограничной охраны Министерства государственной безопасности ДНР и Таможенной службы ДНР. Также на территории таможенного пункта размещены: бокс углубленного досмотра, площадка для осуществления контроля легковых транспортных средств, дизель-генераторная, котельная, вольеры для удержания служебных собак, хозяйственные блоки, помещение для размещения Государственного предприятия «Автовокзалы Донбасса», служебные помещения должностных лиц контролирующих органов. Пункт пропуска «Успенка» имеет 5 полос движения: 2 полосы для легкового автотранспорта (по одной полосе в каждом направлении); 2 полосы для грузового автотранспорта (по одной полосе в каждом направлении); 1 полоса для движения автобусов (работает в реверсном режиме); 4 полосы движения оборудованы соответствующими знаками (указатели полос движения, знаки дорожного движения). В месте прохождения пограничного и таможенного контроля установлен крытый навес, обустроены закрытые помещения для расположения сотрудников, осуществляющих таможенный и паспортный контроль. На въезде и выезде с территории таможенного пункта установлены шлагбаумы. На въезде в таможенный пункт со стороны Российской Федерации установлена радиационная установка «Янтарь» и наливной барьер для дезинфекции колес транспортных средств.

Проектная пропускная способность пункта пропуска «Успенка» за сутки составляет (всего на въезд и на выезд): граждан – 1 136 чел.; грузовых транспортных средств – 25 ед.; легковых транспортных средств – 453 ед.; автобусов – 2 ед. Фактическая пропускная способность пункта пропуска «Успенка» за сутки составляет (въезд / выезд): граждан – 3 488 чел. (2 031 чел. / 1 457 чел.); грузовых транспортных средств – 257 ед. (164 ед. / 93 ед.); легковых транспортных средств – 917 ед. (540 ед. / 377 ед.); автобусов – 41 ед. (21 ед. / 20 ед.). Превышение фактической пропускной способности по сравнению с плановой составляет (рисунок 3): граждан – в 3 раза (или на 307 %); грузовых транспортных средств – в 10 раз (или на 1 028 %); легковых транспортных средств – в 2 раза (или на 202 %); автобусов – в 20 раз (или на 2 024%). Среднее количество транспортных средств, находящихся перед таможенным пунктом: на въезд – 6 ед., на выезд – 13 ед. Штатная численность таможенного поста – 51 чел., фактическая – 50 чел.

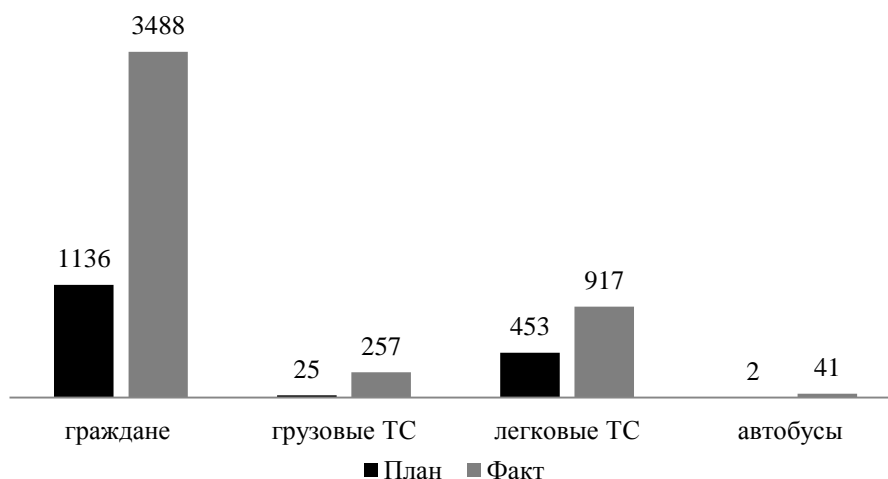


Рисунок 3 – Пропускная способность пункта пропуска «Успенка», ед.

Площадь таможенного пункта «Мариновка» – 1,0 га. В пределах таможенного пункта имеется административное здание со служебными помещениями для размещения сотрудников Службы пограничной охраны Министерства государственной безопасности ДНР и Таможенной службы ДНР. Также на территории таможенного пункта размещены: досмотровый бокс, площадка для осуществления контроля легковых транспортных средств, стоянка для осуществления контроля транспортных средств, которые перевозят негабаритные, тяжеловесные, опасные грузы, дизель-генераторная, котельная, вольеры для удержания служебных собак, хозяйственные блоки, помещение для размещения Государственного Предприятия «Автовокзалы Донбасса», служебные помещения должностных лиц контролирующих органов. Таможенный пункт «Мариновка» имеет 4 полосы движения: 2 полосы для легкового автотранспорта (по одной полосе в каждом направлении); 1 полосу для грузового автотранспорта (работает в реверсном режиме); 1 полосу для движения автобусов (работает в реверсном режиме). Полосы движения оборудованы соответствующими знаками (указатели полос движения, знаки дорожного движения). В месте прохождения пограничного и таможенного контроля установлен крытый навес, обустроены закрытые помещения для расположения сотрудников, осуществляющих таможенный и паспортный контроль. На въезде в таможенный пункт со стороны Российской Федерации установлен наливной барьер для дезинфекции колес транспортных средств. На въезде в таможенный пункт и выезде из него установлены автоматические шлагбаумы.

Проектная пропускная способность пункта пропуска «Мариновка» за сутки составляет: граждан – 200 чел.; грузовых транспортных средств – 16 ед.; легковых транспортных средств – 100 ед.; автобусов – 6 ед. Фактическая пропускная способность пункта пропуска «Мариновка» за сутки составляет (въезд / выезд): граждан – 2 243 чел. (1 160 чел. / 1083 чел.); грузовых транспортных средств – 131 ед. (35 ед. / 96 ед.); легковых транспортных средств – 717 ед. (338 ед. / 379 ед.); автобусов – 57 ед. (29 ед. / 28 ед.). Превышение фактической пропускной способности по сравнению с плановой составляет (рисунок 4): граждан – в 11 раз (или на 1121 %); грузовых транспортных средств – в 8 раз (или на 819 %); легковых транспортных средств – в 7 раз (или на 717 %); автобусов – в 9 раз (или на 950 %). Среднее количество транспортных средств, находящихся перед пунктом пропуска на въезд – 5 ед., на выезд – 25 ед. Штатная численность таможенного поста – 45 чел.

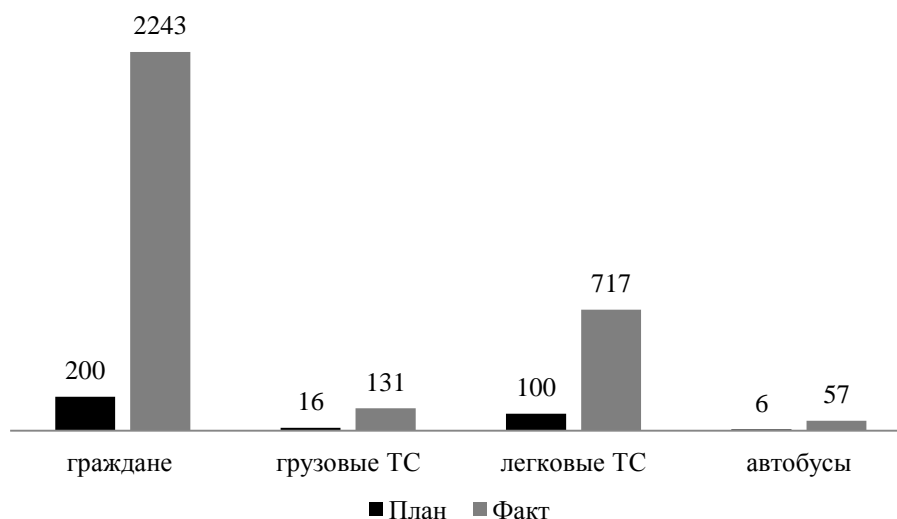


Рисунок 4 – Пропускная способность пункта пропуска «Мариновка», ед.

Направления восстановления сети автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов ДНР, обеспечение социальных стандартов представлены в таблице 3.

Таблица 3 – Направления восстановления сети автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов ДНР

Направление	Цель направления	Основные задачи	Показатели эффективности
1	2	3	4
Восстановление сети автомобильных дорог и искусственных сооружений ДНР	<p>1) сохранение от разрушений сети автомобильных дорог и искусственных сооружений, улучшение их транспортно-эксплуатационного состояния и поддержание на уровне требований норм и технических регламентов, создание необходимых условий для перемещения через Государственную границу ДНР транспортных средств, товаров и физических лиц;</p> <p>2) развитие и укрепление государственного сектора экономики Республики в сфере дорожного хозяйства за счет возможности выполнения эксплуатационного содержания</p>	<p>1) восстановление сети автомобильных дорог за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> – капитального и текущего ремонта автомобильных дорог общего пользования государственного и местного значения и искусственных сооружений на них, – эксплуатационного содержания автомобильных дорог и искусственных сооружений; <p>2) приобретение специальной техники для ГП «Автодор»;</p> <p>3) разработка проектно-сметной документации на реконструкцию таможенных пунктов «Успенка» и «Мариновка»;</p>	<p>1) повышение качества транспортных услуг за счет:</p> <ul style="list-style-type: none"> – сокращения времени нахождения грузов и пассажиров в пути и прохождения Государственной границы ДНР; – сокращения количества лиц, погибших и пострадавших в результате ДТП; <p>2) открытие новых маршрутов для перевозки пассажиров и грузов;</p> <p>3) увеличение пропускной способности таможенных пунктов;</p> <p>4) увеличение подвижности населения;</p> <p>5) увеличение объема грузовых и пассажирских перевозок;</p> <p>6) изменение логистики в приоритетных направлениях перевозки грузов и пассажиров;</p> <p>7) повышение квалификации работников;</p>

Продолжение таблицы 3

1	2	3	4
	автомобильных дорог общего пользования и выполнения их ремонтов силами ГП «Автодор»	4) использование экологически безопасных материалов, перспективных технологий при ремонте и содержании автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них	8) защита экономических интересов Республики, улучшение ее имиджа и репутации; 9) дополнительные поступления финансовых средств в Республиканский бюджет ДНР за счет пресечения незаконного перемещения через Государственную границу лиц, а также товаров, запрещенных к ввозу, вывозу и транзиту через территорию ДНР; 10) увеличение доли автомобильных дорог общего пользования, соответствующих нормативным требованиям на 21,3 % по сравнению с 2019 г.

Выводы

К основным путям решения выявленных проблем можно отнести увеличение финансирования строительства и ремонта объектов транспортной инфраструктуры не только из республиканского бюджета, но, возможно, и за счет средств частных инвесторов. В качестве рекомендации можно также предложить смещение мер государственного контроля над предприятиями – дорожными строителями из области контроля обеспечения ресурсами при получении заказа на строительство дорог в область контроля качества и сроков выполнения работ. Возможно также создание «льготных» условий для предприятий – прямых участников транспортной инфраструктуры с целью активизации их деятельности. В целом следует заметить, что поддержка транспортной инфраструктуры будет способствовать оживлению предпринимательской деятельности и, как следствие, росту ВВП, занятости, инвестиционной привлекательности ДНР. Все предложенные мероприятия сгруппированы по двум направлениям:

– по эксплуатационному содержанию автомобильных дорог общего пользования государственного и местного значения и искусственных сооружений предлагается выполнить комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния, а также по организации и обеспечению бесперебойного и безопасного дорожного движения на автомобильных дорогах и искусственных сооружениях;

– на таможенных пунктах «Мариновка» и «Успенка» необходимо провести реконструкцию за счет выполнения комплекса строительных работ и организационно-технических мероприятий.

Список литературы

1. Донецкая Народная Республика. Законы. Конституция Донецкой Народной Республики № 106-ПНС от 06.03.2020 г. – Текст : электронный // Народный Совет Донецкой Народной Республики : официальный сайт. – URL: <https://dnrsovet.su/konstitutsiya/>.
2. Донецкая Народная Республика. Законы. Гражданский кодекс Донецкой Народной Республики : принят Постановлением Народного Совета 13 декабря 2019 г. : № 81-ПНС от 13.12.2019, действующая редакция по состоянию на 25.05.2021. – Текст : электронный // Народный Совет Донецкой Народной Республики : официальный сайт. – URL: <https://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyaty/zakony/grazhdanskij-kodeks-donetskoj-narodnoj-respubliki/>.

3. Донецкая Народная Республика. Законы. О налоговой системе : принят Постановлением Народного Совета 25 декабря 2015 г. : № 99-ІНС от 25.12.2015, действующая редакция по состоянию на 01.05.2021. – Текст : электронный // Народный Совет Донецкой Народной Республики : официальный сайт. – URL: <https://dnrsovet.su/zakonodatel'naya-deyatelnost/prinyaty/zakony/zakon-o-nalogovoj-sisteme-donetskoj-narodnoj-respubliki/>.
4. Донецкая Народная Республика. Законы. О лицензировании отдельных видов хозяйственной деятельности в Донецкой Народной Республике : принят Постановлением Народного Совета 27 февраля 2015 г. : № 18-ІНС от 27.02.2015 г., действующая редакция по состоянию на 25.12.2020 г. – Текст : электронный // Народный Совет Донецкой Народной Республики : официальный сайт. – URL: <https://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-litsenzirovanii/>.
5. Донецкая Народная Республика. Законы. О таможенном регулировании в Донецкой Народной Республике : принят Постановлением Народного Совета 25 марта 2016 года № 116-ІНС. – Текст : электронный // Альта-Софт : [сайт]. – URL: <https://www.alt.ru/tamdoc/16a00116/>.
6. Садловська, І. П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія / І. П. Садловська. – Київ : Сердюк В. Л., 2011. – 356 с.
7. Бондар, Н. М. Розвиток транспортної інфраструктури України на засадах державо-приватного партнерства : монографія / Н. М. Бондар. – Київ : НТУ, 2014. – 336 с.
8. Ложачевська, О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону : монографія / О. М. Ложачевська. – Київ : НАУ, 2002. – 248 с.
9. Пашенко, Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю. Є. Пашенко. – Київ : Науковий світ, 2003. – 467 с.
10. Кудрицька, Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – Київ : НТУ, 2010. – 338 с.
11. Матвеева, А. В. Транспортний коридор: правова природа, зміст, види та учасники (комплексне дослідження) : монографія / А. В. Матвеева. – Харків : ФІНН, 2011 – 208 с.
12. Тумилевич, Е. Н. Факторы и формы развития малого предпринимательства в регионе / Е. Н. Тумилевич // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия «Экономика и право». – 2012. – № 1. – С. 36–42.
13. Овешникова, Л. В. Содержание стратегического планирования и прогнозирования инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности / Л. В. Овешникова. – Текст : электронный // Современные проблемы науки и образования : электронный научный журнал. – 2013. – № 3. – URL: <http://www.science-education.ru/109-9363> (дата обращения: 02.05.2021).
14. Донецкая Народная Республика. Законы. Перечень автомобильных дорог общего пользования Донецкой Народной Республики : утвержден Постановлением Правительства Донецкой Народной Республики от 15 февраля 2019 г. № 2-11. – Текст : электронный // ГИС НПА ДНР : [сайт]. – URL: <https://gisnpa-dnr.ru/npa/0003-6-5-20170426/>.
15. Нотченко, В. В. Оценка состояния транспортной инфраструктуры региона как необходимого условия развития предпринимательства / В. В. Нотченко, Е. Л. Линева // Научно-технические ведомости СПбГПУ. Экономические науки. – № 1(211). – 2015. – С. 172–181.

О. И. Черноус

Автомобильно-дорожный институт

ГОУВПО «Донецкий национальный технический университет», г. Горловка

Оценка состояния автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов как основных условий развития предпринимательской деятельности на транспорте

В статье освещаются вопросы, касающиеся инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности на транспорте. Автором акцентировано внимание на оценке сети автомобильных дорог, искусственных сооружений и таможенных пунктов в ДНР. Обосновано, что причинами несоответствия технического состояния автомобильных дорог и искусственных сооружений нормативным требованиям являются: проведение боевых действий на территории ДНР; несоблюдение межремонтных сроков проведения ремонтов; превышение допустимой грузоподъемности транспортных средств; увеличение интенсивности и направлений движения транспорта. Обосновывается актуальность изучения и дается авторское видение инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности на транспорте, под которым следует понимать комплекс отраслей хозяйства, обслуживающих транспортный бизнес. Выявлены основные проблемы и дается прогноз развития сети автомобильных дорог. Предлагаются направления восстановления искусственных сооружений и таможенных пунктов в ДНР. Показано, что недостаточно высокое качество объектов транспортной инфраструктуры, а также наличие нерешенных проблем в данной сфере в целом, включая финансирование, является препятствием развития предпринимательства, как в транспортной отрасли, так и в других сферах предпринимательской деятельности.

СЕТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ИСКУССТВЕННЫЕ СООРУЖЕНИЯ, ТАМОЖЕННЫЕ ПУНКТЫ, ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ТРАНСПОРТ

O. I. Chornous

Automobile and Road Institute of Donetsk National Technical University, Gorlovka

State Assessment of Highways, Artificial Structures and Customs Stations as the Main Conditions for the Development of Business Activities in the Transport

The article covers the issues related to the infrastructure support of business activities in the transport. The author focuses on the assessment of the network of highways, artificial structures and customs stations in the DPR. It is proved that the reasons for the non-compliance of the technical condition of highways and artificial structures with the regulatory requirements are: the combat operations on the territory of the DPR; non-compliance with the inter-repair deadlines for repairs; exceeding the permissible load capacity of vehicles; increasing the traffic intensity and directions. The article substantiates the relevance of the study and gives the author's vision of the infrastructure support for business activities in the transport, which should be understood as a complex of economic sectors that serves the transport business. The main problems are identified and the forecast of the development of the road network development is given. The restoration directions of artificial structures and customs stations are proposed. It is shown that the insufficiently high quality of transport infrastructure facilities, as well as the presence of unresolved problems in this area in general, including financing, is an obstacle to the development of entrepreneurship, both in the transport industry and in other areas of entrepreneurial activity.

HIGHWAY NETWORK, ARTIFICIAL STRUCTURES, CUSTOMS STATIONS, BUSINESS ACTIVITIES, TRANSPORT

Сведения об авторе:

О. И. Черноус

SPIN-код: 6362-9293

Телефон: +38(071) 436-76-87

Эл. почта: kseniya_1382@mail.ru

Статья поступила 07.05.2021

© О. И. Черноус, 2021

Рецензент: Н. А. Селезнёва, канд. экон. наук, доц., АДИ ГОУВПО «ДОННТУ»