

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

Андриенко И.А., к.э.н., и.о. Министра транспорта Донецкой Народной Республики
Василенко Т.Е., к.э.н., начальник отдела инноваций и государственного заказа
Министерства транспорта Донецкой Народной Республики
Тарасевич Е.А. главный специалист отдела инноваций и государственного заказа
Министерства транспорта Донецкой Народной Республики

Экономика любого государства на макроуровне состоит из четырёх основных основообразующих отраслей: добывающей промышленности, перерабатывающей промышленности, сельского хозяйства, транспорта.

Транспорт Донецкой Народной Республики представлен: железнодорожным, автомобильным, а также городским электротранспортом.

Ведущую роль в транспортной системе Донецкой Народной Республике играет железнодорожный транспорт, включающий в себя комплекс отношений, связанных с удовлетворением потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в железнодорожных перевозках. Железнодорожный транспорт представляет собой особую отрасль производства и потребления, так как является производителем перевозок и одновременно потребителем транспортных средств, топлива, сырья и другой продукции. Железнодорожный транспорт создает рабочие места в виде работодателей и использует трудовые ресурсы общества.

В настоящее время Донецкая железная дорога, управляемая Государственным предприятием «Донецкая железная дорога», включает в себя 49 железнодорожных станций и других раздельных пунктов. Общая развернутая длина главных путей по территории Донецкой Народной Республики составляет 2382 км. Крупными железнодорожными узлами являются: Ясиноватая, Горловка, Никитовка, Донецк, Иловайск, Дебальцево-Сорт.

Период военных действий оказал негативное воздействие на функционирование железнодорожного транспорта Донецкой Народной Республики. Однако, несмотря на имеющиеся проблемы и период становления железнодорожной отрасли, уже сегодня имеется тенденция повышения основных показателей ее деятельности. По итогам 2016 года, железнодорожный транспорт Донецкой Народной Республики обеспечил прирост объемов перевозок грузов и пассажиров, а именно:

- **объем перевозок грузов (по отправлению)** по территории Донецкой Народной Республики при плане 15,609 млн. т составил **17,418** млн. т, что больше плана на 1,809 млн. т (11,6 %) и на 3,1 % больше, чем за 2015 год (рис. 1);

- **количество перевезенных пассажиров** по территории Донецкой Народной Республики при плане 661,8 тыс. пас. составило **704,2** тыс. пас. (из них **415,0** тыс. пас. льготной категории), что больше плана на 42,4 тыс. пас. (6,4 %).

Донецкая железная дорога завершила 2016 год с положительным финансовым результатом. Чистой прибылью получено на **124,25** млн.руб. больше, чем в 2015 году. Всего доходы составили **1203,69 млн. рос. руб.** (рис. 2), из них 958,87 млн. рос. руб. – грузовые перевозки, 3,9 млн. рос. руб. – пассажирские перевозки, 45,31 млн. рос. руб. – подсобно-вспомогательная деятельность, 195,61 млн. рос. руб. – прочие доходы) (рис 3).

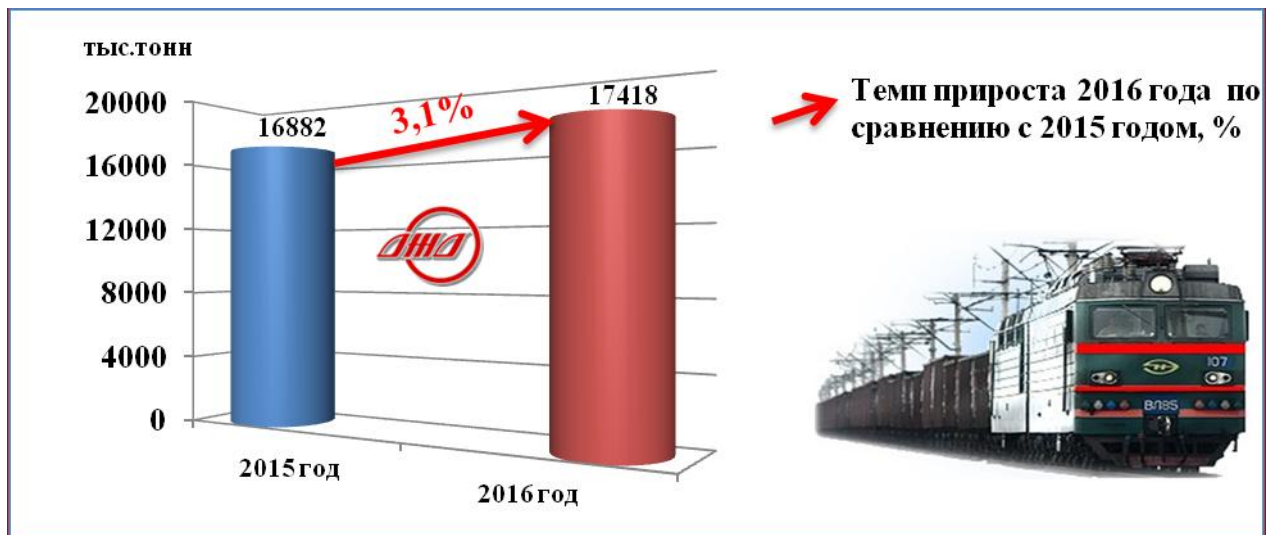


Рис. 1. Объемы отгруженных грузов железнодорожным транспортом, тыс. тонн.

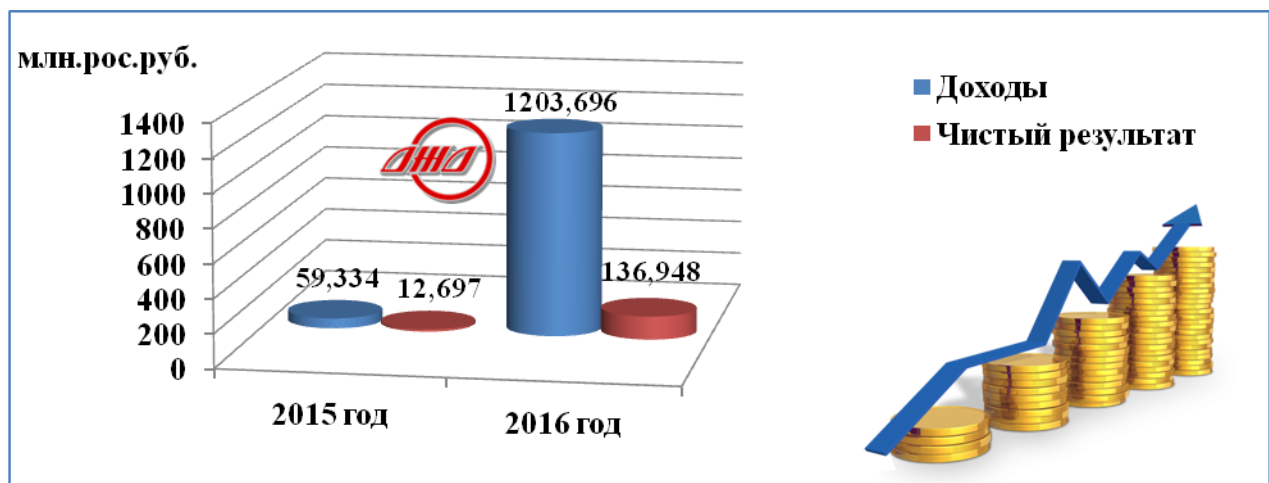


Рис. 2. Сравнительная характеристика основных финансово-экономических показателей ГП «Донецкая железная дорога» 2015 – 2016 гг., млн. рос. руб.



Рис. 3. Структура доходов от основных видов деятельности ГП «Донецкая железная дорога» за 2016 год (млн.рос.руб.).

Постоянно проводится работа по организации пассажирского сообщения. Так, на сегодняшний день, по территории Донецкой Народной Республики курсирует 37 пригородных поездов и 2 пассажирские поезда, сообщениями: Ясиноватая – Успенка и Ясиноватая - Луганск.

Произведен значительный объем работ по восстановлению железнодорожной инфраструктуры, всего за время проведения боевых действий восстановлено 4368 объектов инфраструктуры из 6729 поврежденных.

Наряду с положительной динамикой выполнения основных показателей, имеется и ряд проблем:

1. инфраструктура железнодорожного транспорта разрушена вследствие боевых действий, нарушена целостность верхнего строения пути, контактной сети, тяговых подстанций, подвижного состава, зданий, сооружений станций и вокзальных комплексов, депо, коммуникаций СЦБ и связи, жизнедеятельности предприятий железнодорожного транспорта;

2. количественный и качественный парк эксплуатируемого подвижного состава не соответствует потребностям в перевозке грузов и пассажиров;

3. отсутствие автоматизированной системы оплаты грузовых и пассажирских перевозок, централизованного планирования и информационно-вычислительного обеспечения, т.к. все программы ИВЦ связаны с сервером Укрзалізниця;

4. отсутствие порядка перевозки и компенсации затрат за перевозку социально - значимых грузов (гуманитарных грузов) Министерствами и ведомствами Донецкой Народной Республики;

5. не осуществляется движение железнодорожного транспорта через пункты перехода Ясиноватая – Авдеевка, Еленовка – Южно-Донбасская в связи с обострением боевых действий по линии соприкосновения.

Решение данных проблем возможно путем:

1. поэтапного восстановления инфраструктуры, в т.ч. железнодорожных станций, вокзалов, остановочных пунктов, железнодорожных путей;

2. приобретения нового, восстановления и ремонта неэксплуатируемого парка локомотивов за счет собственных средств ГП «Донецкая железная дорога», инвесторов и гуманитарной помощи;

3. создания собственной системы тарификации и информационно-вычислительного обеспечения или организации временной системы;

4. определения на законодательном уровне порядка перевозки и компенсации затрат за перевозку социально-значимых грузов (гуманитарных грузов) Министерствами и ведомствами Донецкой Народной Республики;

5. разработки механизма компенсации затрат Донецкой железной дороге по перевозке льготных социально незащищённых слоёв населения;

6. интегрирования Донецкой железной дороги в международную транспортную сеть;

7. внедрения и использования новейших технологий в организации и обеспечения перевозок железнодорожным транспортом.

В современных условиях финансовой нестабильности и непрекращающихся боевых действий, решение вышеуказанных проблем возможно инструментами краткосрочного характера, позволяющих оперативно устранять возникающие проблемы, а в последующем, решение данных проблем, должно носить системный характер. Необходимо стратегическое планирование устойчивого развития железнодорожной отрасли в тесной взаимосвязи с общими направлениями и масштабами социально-экономического развития Республики.

Уже сегодня, Министерством транспорта разработан проект Стратегии восстановления и развития дорожно-транспортного комплекса Донецкой Народной Республики на период 2017-2019 г.г. на основании законопроекта «О системе стратегического планирования в Донецкой Народной Республике», а также на основании Закона Донецкой Народной Республики от 02.10.2015 года №I-369П-НС «О республиканских программах» и приказа Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 30.08.2016 № 532 «О разработке Стратегии восстановления и развития ДТК».

Решение задач, поставленных в Стратегии, обеспечит, в первую очередь, восстановление дорожно-транспортного комплекса и параллельно комплексное его развитие, в том числе и железнодорожного транспорта. Однако в настоящее время имеются сложности ее согласования и утверждения на республиканском уровне. Основной причиной является несогласованность нормативной правовой базы Республики, например, в части:

– несоответствия бюджетного периода. Так, согласно ст. 4 законопроекта «О системе стратегического планирования в Донецкой Народной Республике», документы стратегического планирования финансируются в пределах средств, предусмотренных в Республиканском бюджете на соответствующий год. Однако, согласно письму от 30.09.2016 г. №12.5-07/4750 Министерства финансов Донецкой Народной Республики, бюджетный период составляет календарный квартал;

– терминологической и содержательной части между законопроектом «О системе стратегического планирования в Донецкой Народной Республике» и Законом Донецкой Народной Республики от 02.10.2015 года №I-369П-НС «О республиканских программах». Например, в ст. 1 законопроекта не раскрыто содержание термина «программа развития».

Таким образом, уже на сегодняшний день имеется динамика роста объемных показателей железнодорожной отрасли. По мере дальнейшего развития Республики, расширения ее внутренних и внешних транспортно-экономических связей, роста объемов производства и повышения уровня жизни населения, значение железнодорожного транспорта и его роль как системообразующего фактора будут только возрастать. С этой целью Министерством транспорта разработаны краткосрочные и долгосрочные планы мероприятий по восстановлению, модернизации и развитию железнодорожной отрасли.