

РЕГИОНАЛЬНАЯ И ОТРАСЛЕВАЯ ЭКОНОМИКА

Научная статья
УДК 338.47

Анализ стратегического баланса транспортной отрасли ДНР

Алексей Юрьевич Дудов

Донецкий государственный университет, Донецк, Россия, alexalexdudilo@gmail.com

Аннотация. Соблюдение стратегического баланса региональной транспортной системы есть необходимое условие ее конкурентоспособности и существования. В этом контексте необходимо прогнозировать ситуацию путем определения как точек роста отрасли, так и ее узких мест. Целью статьи является анализ положительных и отрицательных аспектов развития транспортной отрасли ДНР с точки зрения ее влияния на социально-экономический уровень развития региона. В соответствии с целью выделяются такие задачи, как определение понятий «рост» и «регресс» транспортной отрасли в качестве переменных для анализа, раскрытие их экономико-социального содержания, построение характеристики роста/регресса транспортной отрасли с присвоением уникальных индексов, сводной таблицы взаимосвязи переменных, определение зоны успеха реализации отраслевого роста, обоснование необходимости корректировки стратегического баланса. В ходе исследования применялся метод модифицированной версии SWOT-анализа, или же анализа стратегического баланса, который позволил обнаружить взаимосвязи между различными факторами, способствующими как развитию, так и упадку в рассматриваемой отрасли. Данный метод включает в себя экспертную балльную оценку, матричный и графический подходы отображения результатов, адаптированный коэффициент допустимости рисков регресса. В результате была смоделирована графическим методом стратегическая канва транспортной отрасли ДНР на основе проведенных расчетов ее текущего состояния и целевого, дана оценка уровня стратегического баланса отрасли.

Ключевые слова: транспортная отрасль, стратегический баланс, углубленный SWOT-анализ, рост и регресс отрасли, стратегическая канва, угрозы и риски отрасли

Основные положения:

- ◆ на основе открытых источников информации, региональной исследовательской базы сформирована характеристика стратегического отраслевого баланса по параметрам «рост», «регресс»;
- ◆ в результате проведения вычисления по экспертному балльному методу ранга каждого индекса выявлен незначительный положительный стратегический баланс транспортной отрасли по признаку преувеличения факторов роста;
- ◆ рассчитана сводная матрица корреляции индексов по параметрам «рост», «регресс»;
- ◆ уровень успеха реализации стратегии роста был определен как нестабильный, что коррелирует с последующими показателями коэффициентов реализации и соотношения ожидаемых и неожиданных рисков;
- ◆ стратегический баланс исследуемой отрасли требует улучшения в перспективе.

Для цитирования: Дудов А.Ю. Анализ стратегического баланса транспортной отрасли ДНР // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2024. № 10 (240). С. 28–39.

REGIONAL AND SECTORAL ECONOMY

Original article

Analysis of the strategic balance sheet of the transportation industry of the DPR

Aleksei Yu. Dudov

Donetsk State University, Donetsk, Russia, alexalexudilo@gmail.com

Abstract. Maintaining the strategic balance of the regional transportation system is a necessary condition for its competitiveness and existence. In this context, it is necessary to forecast the situation by identifying both the growth points of the industry and its bottlenecks. The purpose of the article is to analyze the positive and negative aspects of the development of the transport industry in the DPR in terms of its impact on the socio-economic level of development of the region. In accordance with this goal, such tasks are set as defining the concepts of “growth” and “regression” of the transport industry as variables for analysis, revealing their economic and social content, constructing a characteristic of growth-regression of the transport industry with the assignment of unique indices, a summary table of the relationship of variables, determining the zone of success of the implementation of industry growth, and justifying the need to adjust the strategic balance. The research method was an advanced SWOT analysis in the form of strategic balance analysis, which establishes the correlation between individual growth and regression variables of the industry. This method includes expert scoring, matrix and graphical approaches to display the results, adapted regression risk tolerance ratios. As a result, the strategic framework of the transport industry of the DPR was modeled by the graphical method on the basis of calculations of its current state and target state, and the level of strategic balance of the industry was assessed.

Keywords: transportation industry, strategic balance, in-depth SWOT analysis, industry growth and regression, strategic framework, threats and risks of the industry

Highlights:

- ◆ on the basis of open sources of information, the regional research base, the characterization of the strategic industry balance was formed on the parameters of “growth-regression”;
- ◆ as a result of calculating the rank of each index by the expert point method the insignificant positive strategic balance of the transportation industry was revealed on the basis of the prevalence of growth factors;
- ◆ a summary correlation matrix of indices by “growth-regression” parameters was calculated;
- ◆ the level of success of growth strategy realization was determined as unstable, which correlates with the subsequent indicators of realization coefficients and the ratio of expected and unexpected risks;
- ◆ the strategic balance of the investigated industry requires improvement in the future.

For citation: Dudov A.Yu. Analysis of the strategic balance sheet of the transportation industry of the DPR // Vestnik of Samara State University of Economics. 2024. No. 10 (240). Pp. 28–39. (In Russ.).

Введение

Региональная транспортная система с точки зрения стратегического развития неразрывно связана с экономической безопасностью региона, формирует уровень его социально-экономического развития. Демографические изменения, динамично развивающиеся добывающие и перерабатывающие отрасли промышленности, сектор услуг, интеграционный аспект – все эти факторы являются обоснованием для тщательного мониторинга

общего состояния транспортного комплекса, анализа и оценки его стратегического баланса сегодня и на перспективу. Стратегический баланс – метод, производный от SWOT-анализа и подразумевающий корреляционный анализ его вводных данных на основе присвоения уникальных индексов. Указанные показатели классифицируются в соответствии с критериями роста и регресса отрасли. Далее анализируется их корреляция, что дает возможность выявить вектор стратегического развития сек-

тора. Кроме того, это способствует последующему определению приоритетных направлений развития с учетом потенциальных неблагоприятных воздействий на них.

В исследовании ряд факторов роста носит интеграционный характер, заключающийся в частичной, а затем и в полной интеграции транспортной отрасли ДНР в транспортное пространство РФ, так как некоторые основополагающие законодательные акты РФ по части регулирования данного сектора, которые приведены в исследовании, их отдельные положения подразумевают на практике формирование отдельной региональной экономической системы в рамках новых субъектов РФ с последующей полной интеграцией с государственной экономической машиной. Здесь актуализируется адаптационный подход [1].

Методы

В рамках исследования был применен комплекс методических инструментов, включающий: стратегический анализ (модернизированный SWOT-анализ с последующей его детализацией в анализ стратегического баланса, матрица успеха реализации роста); графический метод (построение стратегической канвы); экспертный метод (присвоение рангов к индексам стратегического баланса); метод корреляционного анализа (при разработке сводной матрицы корреляции индексов); метод прогнозов (оценка вероятностей ожидаемых и неожиданных рисков регресса, построение скорректированной кривой, расчет показателей абсолютного качества параметров «рост», «регресс»).

Результаты

Методика оценки стратегического баланса состояния отрасли основывается на следующих аспектах анализа:

- ◆ определение источников роста/регресса развития отрасли;
- ◆ определение методов реализации роста/регресса развития отрасли;
- ◆ проведение метода экспертной балльной оценки вышеприведенных показателей по принципу «значимость – балл», а также присвоение ранга;

- ◆ составление сводной таблицы показателей взаимозависимости источников роста/регресса с методами их реализации;

- ◆ построение матрицы определения успеха при реализации различных методов роста согласно выведенным интегральным коэффициентам по росту/регрессу;

- ◆ расчет вероятностных показателей регрессии (оценка вероятности наступления);

- ◆ построение стратегической канвы с динамической корректировкой как метода визуализации изменений в прогнозах.

Рост как переменная здесь подразумевает приближение к целевым показателям согласно стратегии развития по части соответствующей отрасли. Предполагает социально-экономический результат синергии источников роста отрасли и реализованных мероприятий роста в соответствии с этими источниками.

Факторы роста исследуемой отрасли отражают процесс превращения внешних издержек на транспорт во внутренние, а также учитываются как макроэкономические показатели, которые получают свою оценку благодаря корреляции между темпами развития экономики и ростом транспортных услуг [2].

Факторы политического характера влияют на изменение отношения к доступности общественного транспорта, политике в области жилищных условий, приоритеты и способы использования автомобилей и других видов транспорта. На развитие и дальнейшее повышение уровня жизни в стране, регионе может повлиять присоединение к международным соглашениям, конвенциям, а также к геополитическим союзам [2].

Основополагающими факторами в формировании рынка пассажирских перевозок являются социальные и демографические факторы. Один из важных социальных факторов, влияющих на транспортную подвижность населения, – это рост численности населения. Повышение мобильности населения, включая изменение образа жизни и частоту смены мест работы, напрямую влияет на частоту и форму использования пассажирских перевозок. Материальный и культурный уровень жизни населения также играет важную роль в определении

нии объема и структуры пассажирских перевозок [2].

Экологические факторы роста требуют постоянного обновления транспортной техники для уменьшения ее воздействия на окружающую среду. Строже становятся требования к экологической безопасности подвижного состава, что требует применения новых технологических решений [2].

Технологические факторы включают в себя применение современных технологий и материалов, которые влияют на характеристики и возможности транспортного парка, а также на процесс цифровизации. В рамках цифровизации транспортной отрасли реализуется ряд разноплановых проектов, каждый из которых преследует свои цели и задачи. Развитие отрасли, согласно Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [3], должно базироваться на внедрении транспортно-логистических центров (ТЛЦ). Эти ТЛЦ нуждаются в непрерывном цифровом мониторинге функционирования по типу ЕЦПТК, интегрирующей в себя: цифровую аналитико-информационную систему (ЦИАС) для обеспечения сквозного мониторинга и управления транспортными потоками; систему координации потоков ЦСКТП для оптимизации маршрутов и повышения эффективности перевозок. Мероприятия первоочередны с точки зрения достижения стратегических и национальных целей по части технологической модернизации транспорта и инфраструктуры, расписанных в Указе Президента России «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» [4].

Понятие регресса отрасли заключается, в данном контексте, в процессе ее деградации, вызываемом различными объективными причинами (источниками регресса) и обусловленном операционными застоями, недостаточной финансовой подкрепленностью, негативными факторами внешней среды, несовершенством либо изъянами законодательства, регулирующего отрасль, несовершенством организационной составляющей. Регрессионные факторы являются причиной снижения операционных и финансовых показателей отрасли, отдаляют ее от реализации стратегии развития (в

данном случае от Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [3]), провоцируют общий спад в экономике страны, региона.

Содержание понятия «регресс» можно вывести через его компоненты, представляющие собой источники спада (регресса), образующиеся из негативно влияющих условий развития отрасли, а также всевозможные риски различных типов для исследуемой отрасли [5].

Ключевые риски регресса транспортной отрасли:

1) Макроэкономические. Зависимость от экономической конъюнктуры: темпы роста экономики, инвестиции и бюджетные вливания напрямую влияют на развитие транспортной отрасли. Инфраструктурные ограничения: недостаток складов, удобных транспортных развязок и другие инфраструктурные проблемы могут привести к удорожанию перевозок и торможению развития отрасли.

2) Геополитические. Внешнеполитическая зависимость: международные отношения и региональная обстановка напрямую влияют на развитие всех видов транспорта. Снижение конкурентоспособности: ухудшение политической обстановки может привести к снижению конкурентоспособности транспортной сети и замедлению ее развития.

3) Экологические и технологические. Техногенные риски: износ транспортного парка и использование устаревшего оборудования негативно влияют на окружающую среду и повышают риск техногенных катастроф. Экономические потери: аварийность транспорта и загрязнение окружающей среды приводят к значительным экономическим потерям.

4) Социальные. Транспортная недоступность: неэффективная транспортная инфраструктура и отсутствие транспортной доступности ограничивают мобильность населения и перевозку грузов. Негативные социальные последствия: транспортная изоляция ведет к оттоку населения, демографическому спаду и застою в развитии регионов.

5) Операционные. Дефицит квалифицированных кадров: нехватка квалифицированного персонала в транспортной отрасли снижает эффективность и безопасность перевозок. Человеческий фактор: некомпетентность

Источники роста	Источники регресса
(F1) Выгодное экономико-географическое положение (F2) Развитая промышленность (F3) Положительные тенденции развития транспортной отрасли (F4) Разветвленная сеть маршрутов, крупные транспортные узлы (F5) Единая тарифная система на электротранспорт (F6) Заинтересованность населения в использовании общественного транспорта	(G1) Разрушение транспортной инфраструктуры из-за военных действий, невозможность осуществления перевозок по ряду направлений (G2) Износ транспортных средств и дефицит запчастей, рост эксплуатационных расходов (G3) Дефицит специалистов в сфере транспорта (G4) Нормативно-правовая база содержит устаревшие регулирующие нормы и правила (G5) Разобщенность различных видов транспорта, отсутствие единой ТЛС (G6) Низкая инновационная активность (G7) Невозможность планирования и оценки эффективности работы отрасли в связи с отсутствием достоверной открытой статистики (G8) Нестабильные каналы сбыта продукции (G9) Невозможность осуществления авиаперевозок из-за разрушения инфраструктуры
Реализация роста	Реализация регресса
(V1) Ориентация дорожно-транспортной отрасли на стандарты Российской Федерации: нормативно-правовая база, технические нормативы, цели и задачи по различным типам перевозок (V2) Восстановление главных магистральных линий, инфраструктуры (V3) Повышение качества перевозок по части сервиса, безопасности (V4) Оптимизация логистических процессов за счет цифровых технологий (V5) Централизованная координация транспортной системы (V6) Имплементация взаимовыгодных схем государственно-частного сотрудничества (V7) Создание благоприятной среды для ведения бизнеса в регионе и позиционирование республики как привлекательного направления для инвестиций (V8) Углубление интеграции в мировое сообщество (V9) Имплементация мер по стимулированию развития совместных предприятий с участием иностранных инвесторов (V10) Увеличение доли экспорта во внешнеторговом обороте (V11) Совершенствование налогового и таможенного законодательства (V12) Реставрационные мероприятия главных портов, в том числе в г. Мариуполь (V13) Нарастивание транспортного парка за счет специальных казначейских кредитов (V14) Развитие транспортного комплекса на основе выработанных государственных целевых программ	(U1) Снижение уровня социально-политической и экологической ситуации (U2) Рост цен на топливо и ГСМ, рост ежегодных расходов на оформление разрешительных документов на перевозки (U3) Снижение производительности изготавливающих важную продукцию предприятий по причине задержек при прохождении границы, ограничительных мер на импорт, экспорт сырья (U4) Внедрение более строгих экологических стандартов в сфере транспорта (U5) Усиление конкурентной среды, увеличение динамичности рынка (U6) Сжатие маржи прибыли под давлением растущих затрат (U7) Рост технического и технологического отставания ряда отраслей и родственных отраслей от конкурентов в Российской Федерации и за рубежом (U8) Отток инвестиций из-за высокой степени риска (U9) Негативные тенденции условий перевозки на цепочках «сырье – готовая продукция» (U10) Отток высококвалифицированного персонала

Рис. 1. Характеристика роста-регресса транспортной отрасли ДНР*

* Составлено по: Малетова Т.С. Тенденции развития предпринимательских структур в транспортной сфере Донецкой Народной Республики // Вестник ЧелГУ. 2021. № 3 (449). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-predprinimatelskih-struktur-v-transportnoy-sfere-donetskoj-narodnoy-respubliki> (дата обращения: 01.06.2024); дополнено автором.

персонала и недостатки организации работы могут привести к авариям и материальным потерям.

6) Тарифные. Ценовая волатильность: рост цен на топливо и другие ресурсы напрямую влияет на транспортные тарифы, делая перевозки дороже.

7) Риск дорожно-транспортных происшествий. Транспортный коллапс: аварии на ключевых транспортных артериях приводят к блокировке транспортных потоков и нарушению логистических цепочек. Социальная значимость: ДТП имеют серьезные социальные последствия, приводя к травмам и гибели людей.

Метод оценки стратегического баланса основывается на исходных данных в виде модернизированного SWOT-анализа [6], каждому положительному и отрицательному аспекту которого присваивается уникальный индекс и его ранг в соответствии с экспертной оценкой состояния.

Матрица показателей роста/регресса с присвоенными им индексами представлена на рис. 1.

Следующим этапом оценки стратегического баланса является экспертная балльная оценка и расчет взвешенной балльной оценки (рангов) (табл. 1, 2).

Таблица 1

Результаты взвешенной балльной оценки роста транспортной отрасли ДНР

Источники роста	Значимость (Zi)	Оценка (Ni)	Взвешенная оценка Si=Zi×Ni	Ранг (F=Si/∑Si)	Реализация роста	Значимость	Оценка	Взвешенная оценка в баллах	Ранг (V)
F1	5	5	25	0,24	V1	5	5	25	0,12
F2	4	5	20	0,19	V2	5	5	25	0,12
F3	3	3	9	0,09	V3	3	3	9	0,04
F4	5	4	20	0,19	V4	2	2	4	0,02
F5	3	5	15	0,14	V5	3	3	9	0,04
F6	4	4	16	0,15	V6	4	3	12	0,06
					V7	5	4	20	0,10
					V8	2	1	2	0,01
					V9	3	4	12	0,06
					V10	5	3	15	0,07
					V11	4	3	12	0,06
					V12	4	5	20	0,10
					V13	5	5	25	0,12
					V14	5	4	20	0,10
Итого			105	1,00				210	1,00

Таблица 2

Результаты взвешенной балльной оценки (ранги) регресса транспортной отрасли ДНР

Источники регресса	Значимость	Оценка	Взвешенная оценка в баллах	Ранг (G)	Реализация регресса	Значимость	Оценка	Взвешенная оценка в баллах	Ранг (U)
G1	5	5	25	0,19	U1	5	5	25	0,18 (0.177)
G2	5	4	20	0,15	U2	4	5	20	0,14 (0.142)
G3	5	4	20	0,15	U3	5	3	15	0,11 (0.106)
G4	2	3	6	0,05	U4	2	1	2	0,01 (0.014)
G5	4	3	12	0,09	U5	3	2	6	0,04 (0.043)
G6	2	4	8	0,06	U6	4	4	16	0,11 (0.113)
G7	3	5	15	0,11	U7	4	4	16	0,11 (0.113)
G8	4	4	16	0,12	U8	5	3	15	0,11 (0.106)
G9	2	5	10	0,08	U9	5	2	10	0,07 (0.071)
					U10	4	4	16	0,11 (0.113)
Итого			132	1,00				141	1,00

Таблица 3

Сводная матрица показателей взаимозависимости факторов роста-регресса транспортной отрасли ДНР

Ранг	Источники роста					Источники регресса					Реализация					
	F1	F2	F3	F4	F5	F6	G1	G2	G3	G4		G5	G6	G7	G8	G9
Реализация роста																
V1	0,029	0,023	0,011	0,023	0,017	0,018	0,023	0,018	0,018	0,006	0,011	0,007	0,013	0,014	0,010	0,11
V2	0,029	0,023	0,011	0,023	0,017	0,018	0,023	0,018	0,018	0,006	0,011	0,007	0,013	0,014	0,010	0,11
V3	0,010	0,008	0,004	0,008	0,006	0,006	0,008	0,006	0,006	0,002	0,004	0,002	0,004	0,005	0,003	0,04
V4	0,005	0,004	0,002	0,004	0,003	0,003	0,004	0,003	0,003	0,001	0,002	0,001	0,002	0,002	0,002	0,02
V5	0,010	0,008	0,004	0,008	0,006	0,006	0,008	0,006	0,006	0,002	0,004	0,002	0,004	0,005	0,003	0,04
V6	0,014	0,011	0,005	0,011	0,008	0,009	0,011	0,009	0,009	0,003	0,005	0,004	0,007	0,007	0,005	0,06
V7	0,024	0,019	0,009	0,019	0,014	0,015	0,019	0,015	0,015	0,005	0,009	0,006	0,011	0,012	0,008	0,1
V8	0,002	0,002	0,001	0,002	0,001	0,002	0,002	0,002	0,002	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,01
V9	0,014	0,011	0,005	0,011	0,008	0,009	0,011	0,009	0,009	0,003	0,005	0,004	0,007	0,007	0,005	0,06
V10	0,017	0,013	0,006	0,013	0,010	0,011	0,013	0,011	0,011	0,004	0,006	0,004	0,008	0,008	0,006	0,07
V11	0,014	0,011	0,005	0,011	0,008	0,009	0,011	0,009	0,009	0,003	0,005	0,004	0,007	0,007	0,005	0,06
V12	0,024	0,019	0,009	0,019	0,014	0,015	0,019	0,015	0,015	0,005	0,009	0,006	0,011	0,012	0,008	0,1
V13	0,029	0,023	0,011	0,023	0,017	0,018	0,023	0,018	0,018	0,006	0,011	0,007	0,013	0,014	0,010	0,11
V14	0,024	0,019	0,009	0,019	0,014	0,015	0,019	0,015	0,015	0,005	0,009	0,006	0,011	0,012	0,008	0,1
Реализация регресса																
U1	0,043	0,034	0,016	0,034	0,025	0,027	0,034	0,027	0,027	0,009	0,016	0,011	0,020	0,022	0,014	0,15
U2	0,034	0,027	0,013	0,027	0,020	0,021	0,027	0,021	0,021	0,007	0,013	0,008	0,015	0,017	0,011	0,12
U3	0,026	0,021	0,010	0,021	0,015	0,017	0,021	0,017	0,017	0,006	0,010	0,007	0,012	0,013	0,009	0,1
U4	0,002	0,002	0,001	0,002	0,001	0,002	0,002	0,002	0,002	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,01
U5	0,010	0,008	0,004	0,008	0,006	0,006	0,008	0,006	0,006	0,002	0,004	0,002	0,004	0,005	0,003	0,04
U6	0,026	0,021	0,010	0,021	0,015	0,017	0,021	0,017	0,017	0,006	0,010	0,007	0,012	0,013	0,009	0,1
U7	0,026	0,021	0,010	0,021	0,015	0,017	0,021	0,017	0,017	0,006	0,010	0,007	0,012	0,013	0,009	0,1
U8	0,026	0,021	0,010	0,021	0,015	0,017	0,021	0,017	0,017	0,006	0,010	0,007	0,012	0,013	0,009	0,1
U9	0,017	0,013	0,006	0,013	0,010	0,011	0,013	0,011	0,011	0,004	0,006	0,004	0,008	0,008	0,006	0,07
U10	0,026	0,021	0,010	0,021	0,015	0,017	0,021	0,017	0,017	0,006	0,010	0,007	0,012	0,013	0,009	0,1
Потенциал																
P	0,18	0,15	0,09	0,15	0,12	0,13	0,15	0,13	0,13	0,05	0,09	0,06	0,1	0,11	0,08	

Таким образом, согласно вышеприведенным данным:

♦ наиболее перспективными источниками роста являются факторы выгодного экономико-географического положения региона, значительного промышленного потенциала, относительно разветвленной маршрутной сети, достаточного количества крупных транспортно-логистических узлов;

♦ наиболее рациональные мероприятия для роста транспортной отрасли в регионе: ориентация на внутренний рынок (снижение тарифов на внутренние перевозки, импортозамещение транспорта), масштабная реконструкция магистральных линий, создание условий для обновления инфраструктуры, повышение инвестиционного статуса региона и укрепление его торгово-экономических позиций, реставрация и оснащение портов по современным стандартам, расширение конкурентоспо-

собного парка транспортных средств за счет специальных казначейских кредитов, развитие транспортного комплекса на основе выработанных государственных целевых программ.

В табл. 3 произведем корреляцию исходных данных и запишем ее итоговое значение в показатели «реализация» и «потенциал».

С целью соотнесения отрицательных и положительных факторов внутренней и внешней среды с отдельными переменными V, F, G и U (интегральные коэффициенты влияния) составим табл. 4.

Тем самым, видим незначительное превалирование влияния положительных факторов на стратегический баланс транспортной отрасли ДНР. Опираясь на данный промежуточный результат на матрице (рис. 2), определим квадрат оценки успешности реализации роста (V).

Таблица 4

Суммарный уровень реализации и потенциала роста/регресса

Индикатор	Потенциал	
	Регрессионные факторы	Факторы роста
Реализация роста V (ΣR)		0,99
Источники роста F (ΣP)		0,82
Источники регресса G (ΣP)	0,9	
Реализация регресса U (ΣR)	0,89	
Итого	1,79	1,81

Уровень влияния регрессионных факторов	высокий	2,33-4	Провал	Провал	Зона неопределенности
	средний	0,67-2,32	Провал	Нестабильный успех (транспортная отрасль ДНР) 1,79; 1,81	Успех
	слабый	0-0,66	Зона неопределенности	Успех	Успех
			0-0,66	0,67-2,32	2,33-4
		низкий	средний	высокий	
Реализация роста отрасли в совокупности с источниками роста					

Рис. 2. Матрица вероятности успеха реализации роста транспортной отрасли ДНР

Таким образом, транспортная отрасль ДНР подпадает под вероятность нестабильного успеха реализации ее роста. Это говорит о том, что влияние положительных факторов роста перевешивают отрицательные, однако недостаточно для того, чтобы с уверенностью предполагать отсутствие явных проблем, которые могут оказать в стратегическом плане регрессионные триггеры.

Определим допустимый уровень риска для показателей угроз (U_i) предприятия. Формула Гурвица (1) в адаптированном к объекту исследования варианте позволяет выявить наилучшие и наихудшие прогнозы реализации рисков. При расчете вводятся максимальный и минимальный ранг рисков (см. табл. 2), а также дополнительный коэффициент.

$$R_{opt} = \{100\% \times (\max_i(\lambda) \times \min_i R + (\lambda) \times \max_i R)\}, \quad (1)$$

где R_{opt} – границы допустимого риска;
 max_iR – максимальное значение угрозы (U_i);
 min_iR – минимальное значение угрозы (U_i);
 I – коэффициента риска, основанного на склонности к риску эксперта.

Лингвистический классификатор рисков при определении I используется жесткий, что подразумевает только 5 возможных его значений: 0; 0,25; 0,5; 0,75; 1 (от незначительного к гарантированному).

$$R_{opt} = \{100\% \times 0,5 \times 0,04 + 0,5 \times 0,18\} = 0,11 = 11\%.$$

В результате определена граница ожидаемых и неожиданных рисков – 11%. Веса показателей, превышающие заданную границу, с высокой вероятностью являются ожидаемыми рисками (Exp), те, которые не превышают, неожиданными. За эту границу выходят 5 угроз – U1, U2, U6, U7, U10. Данные риски должны быть предусмотрены в рамках стратегического планирования, и для них должны быть разработаны планы реагирования, чтобы минимизировать их потенциальное влияние.

Далее применим формулы (2), (3) для расчета совокупного риска отрасли и коэффициента корректировки.

$$R_{exp} = \frac{\sum_{n=1}^n R_{exp loss}}{\sum_{n=1}^n R_{exp loss} + \sum_{n=1}^n R_{un exp loss}} \times RPI \times 100\%; \quad (2)$$

$$RPI = \frac{\sum R_{Unexp}}{\sum R_{lossExp}}, \quad (3)$$

где R_{exp} – степень возникновения риска;
 RPI – корректирующий индекс соотношения совокупности неожиданных и ожидаемых рисков;
 n – размер выборки рисков (Un);
 R_{Unexp} – неожиданные риски (U_i);
 R_{Exploss} – ожидаемые риски (U_i).

Рассчитаем коэффициент корректировки, определив совокупность ожидаемых и неожиданных рисков. При этом учтены следующие факторы: а) ожидаемые риски (U1, U2, U6, U7, U10) были сгруппированы отдельно от неожиданных рисков (U3, U4, U5, U8, U9); б) было сделано предположение, что влияние неожиданных рисков на ожидаемые риски является пропорциональным их значению.

$$RPI = \frac{0,106+0,014+0,106+0,014+0,043+0,106+0,071}{0,177+0,142+0,113+0,113+0,133} = \frac{0,46}{0,698} = 0,66.$$

Получив результирующий показатель RPI меньше единицы, интерпретируем это как положительное состояние соотношения и взаимосвязи двух типов риска. Имеем незначительное влияние неожиданных рисков на общий уровень риска.

$$R = \frac{0,698}{0,698+0,46_{exp}}.$$

Видим, что уровень риска реализации ожидаемых вариантов регресса отрасли составляет допустимые 40%.

На основании проведенных вычислений, а также исходных данных табл. 1, 2, графически представим имеющиеся и планируемые показатели стратегического баланса транспортной отрасли ДНР в виде стратегической канвы (рис. 3).

По оси X обозначим индексы показателей стратегического баланса в порядке чередования рост/регресс, по оси Y присвоенные баллы и целевые баллы отрасли. Целевые баллы присвоены с учетом значимости конкретного показателя на состояние отраслевого стратегического баланса. Для факторов источников роста и реализации роста, F и V: 1 – показатель низкий, неудовлетворительно; 5 – удовлетворительный, показатель высокий. Для факторов источников регресса и реализации регресса, G и U: 1 – удовлетворительный, по-

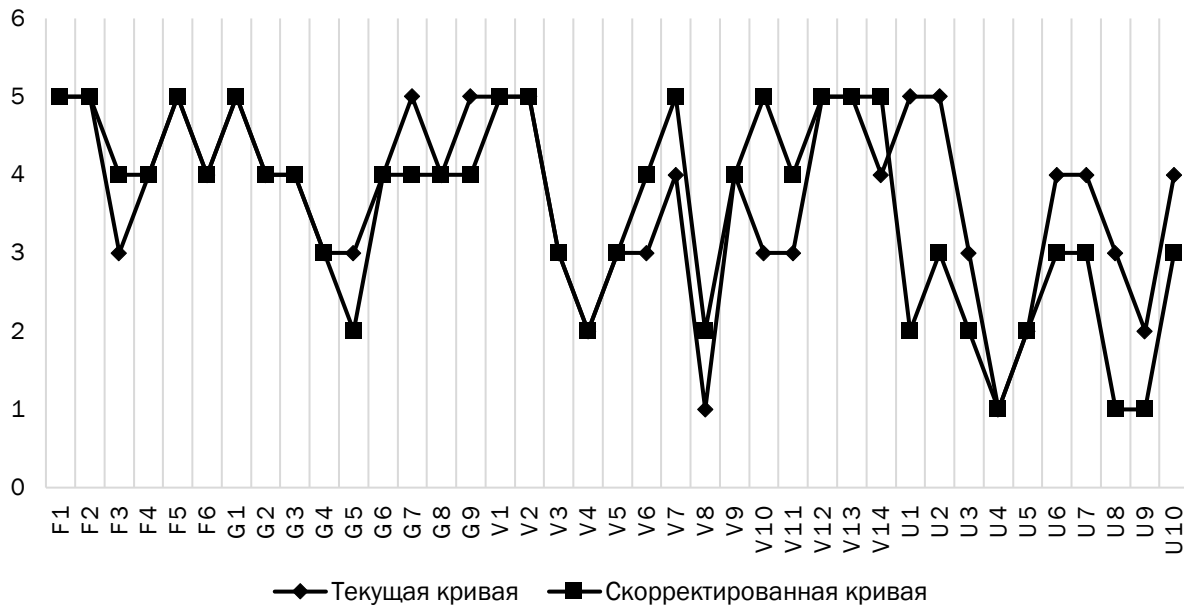


Рис. 3. Стратегическая канва транспортной отрасли ДНР

казатель низкий; 5 – показатель высокий, неудовлетворительно.

Эффективность от достижения целевых результатов определим методом расчета абсолютных показателей качества источников роста и реализации роста P_{so} (формула (4)), источников регресса и реализации регресса P_{wt} (формула (5)) до и после изменений.

$$P_{so} = \sum_{i=1}^k A_{soi} \times X_{soi}, \text{optim} \rightarrow \max; \quad (4)$$

$$P_{wt} = \sum_{i=1}^k A_{wti} \times X_{wti}, \text{optim} \rightarrow \min, \quad (5)$$

где P_{so} – абсолютный показатель качества параметра роста;

P_{wt} – абсолютный показатель качества параметра регресса;

k – число показателей, входящих в интегральную оценку;

A_{soi} – значение коэффициента значимости (Z) показателя сильной стороны;

X_{soi} – числовое значение i -й характеристики состояния отрасли (N).

$$P_{so} = 105 + 210 = 315;$$

$$P_{wt} = 132 + 141 = 273;$$

$$P_{so}^1 = 108 + 240 = 348;$$

$$P_{wt}^1 = 123 + 86 = 209.$$

Увеличение P_{so} в результате предполагаемого достижения результатов по источникам роста и реализации роста составит 10% (P_{so}^1), в то время как снижение рисков P_{wt} , связанных с источниками регресса и реализацией регресса, 23,5% (P_{wt}^1).

Обсуждение

Результаты анализа стратегического баланса прямо или косвенно соответствуют последним исследованиям авторов по данной проблеме [8–10].

В целом управленческому аппарату ДНР в сфере транспорта необходимо решить вопрос с рядом проблем отрасли, а именно: высокой степенью физического и морального износа транспортного парка, нехваткой квалифицированных кадров, в особенности перевозчиков, нестабильными каналами сбыта продукции. Причем недостаточно эффективный менеджмент на местах и нерациональное распределение средств могут усугубить эти проблемы, что впоследствии приведет к обострению наиболее актуальных для отрасли рисков, включая рост социальной напряженности, политическую нестабильность, увеличение цен на топливо и ГСМ, снижение рентабельности бизнеса, увеличение стоимости услуг, накопление уровня технического и технологического разрыва между регионом и другими субъектами РФ, отток квалифицированного персонала.

Тем не менее, учитывая вышесказанное, можно констатировать явную высокую вероятность сдвигов к положительной динамике по ситуации с процессом интеграции в пространство РФ (включая переориентацию материальных потоков, законодательную базу, технические нормативы), восстановлением главных

магистральных линий, инвестиционной привлекательностью, реставрационными мероприятиями судоходства, наращиванием автомобильного и железнодорожного парка, ориентацией на реализацию положений целевых программ развития. Главными преимуществами выступают выгодное экономико-географическое положение, развитый промышленный кластер, являющийся двигателем оптимизации логистических процессов, относительно разветвленная маршрутная сеть.

Заключение

В соответствии с целью статьи были выполнены задачи исследования, включая раскры-

тие сущности в контексте анализа категорий «рост» и «регресс», проведение матрично-корреляционного анализа переменных роста и регресса, оценку текущего и целевого уровней стратегического баланса транспортной отрасли ДНР.

Анализ показал как сильные, так и явно слабые стороны развития одной из важнейших отраслей для экономики региона, а также его социального развития.

Данное исследование является составной частью общего стратегического анализа отрасли и послужит обоснованием для дальнейших практических предложений улучшения качества ее стратегического баланса.

Список источников

1. Дудов А.Ю., Кондрашова Е.А. Стратегический аспект обеспечения экономической безопасности Донбасса в контексте противодействия внутренним и внешним угрозам // Вестник Московского гуманитарно-экономического института. 2022. № 4. С. 120–134. doi:10.37691/2311-5351-2022-0-4-120-134.
2. Ярашова В.К. Факторы и предпосылки развития транспортной системы с учетом формирующегося внешнего и внутреннего спроса // Россия: тенденции и перспективы развития. 2020. № 15-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-i-predposylki-razvitiya-transportnoy-sistemy-s-uchetom-formiruyuschegosya-vneshnego-i-vnutrennego-sprosa> (дата обращения: 01.06.2024).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : утв. распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 01.06.2024).
4. О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года : указ Президента РФ от 07.05.2018 № 204. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027> (дата обращения: 01.06.2024).
5. Бычкова А.А., Никулина Н.Л. Риски пространственного развития транспортной отрасли // Вестник Омского университета. Серия: Экономика. 2020. Т. 18, № 2. С. 13–23. doi:10.24147/1812-3988.2020.18(2).13-23.
6. Кизка Н.Д., Янгиров А.В. Модель углубленного SWOT-анализа model depth SWOT-analysis // Вестник БГТУ имени В. Г. Шухова. 2014. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/model-uglublennogo-swot-analiza-model-depth-swot-analysis> (дата обращения: 01.06.2024).
7. Малетова Т.С. Тенденции развития предпринимательских структур в транспортной сфере Донецкой Народной Республики // Вестник ЧелГУ. 2021. № 3 (449). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-predprinimatelskih-struktur-v-transportnoy-sfere-donetskoj-narodnoy-respubliki> (дата обращения: 01.06.2024).
8. Сидоренко К.И. Направления совершенствования транспортной системы Донецкой Народной Республики // Вестник Института экономических исследований. 2020. № 1 (17). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/napravleniya-sovershenstvovaniya-transportnoy-sistemy-donetskoj-narodnoy-respubliki> (дата обращения: 01.06.2024).
9. Дмитриченко Л.И., Канапухин П.А., Чаусовский А.М. Государственно-частное партнерство как институт интеграции экономики Донецкой Народной Республики в экономику Российской Федерации: методологический аспект // Вестник ВГУ. Серия: Экономика и управление. 2023. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-institut-integratsii-ekonomiki-donetskoj-narodnoy-respubliki-v-ekonomiku-rossiyskoj> (дата обращения: 01.06.2024).
10. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения : научный доклад / под науч. ред. А.В. Половяна, Р.Н. Лепы, Н.В. Шемякиной. Донецк : Ин-т экономических исследований, 2022. 296 с.

References

1. Dudov A.Yu., Kondrashova E.A. Strategic aspect of ensuring the economic security of Donbass in the context of countering internal and external threats // Bulletin of the Moscow Humanitarian Economic Institute. 2022. No. 4. Pp. 120–134. doi:10.37691/2311-5351-2022-0-4-120-134.
2. Yarashova V.K. Factors and prerequisites for the development of the transportation system taking into account the emerging external and internal demand // Russia: trends and prospects of development. 2020. No. 15-2. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/factory-i-predposylki-razvitiya-transportnoy-sistemy-s-uchetom-formiruyuschegosya-vneshnego-i-vnutrennego-sprosa> (date of access: 01.06.2024).
3. Transport Strategy of the Russian Federation until 2030 with a forecast for the period until 2035 : approved by the Decree of the Government of the Russian Federation dated 27.11.2021 No. 3363-r. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLIOnUT91RjCbeR.pdf> (date of access: 01.06.2024).
4. On national goals and strategic objectives of the development of the Russian Federation for the period until 2024 : Decree of the President of the Russian Federation dated 07.05.2018 No. 204. URL: <http://www.kremlin.ru/acts/bank/43027> (date of access: 01.06.2024).
5. Bychkova A.A., Nikulina N.L. Risks of spatial development of the transport industry // Vestnik of Omsk University. Series: Economics. 2020. Vol. 18, No. 2. Pp. 13–23. doi:10.24147/1812-3988.2020.18(2).13-23.
6. Kizka N.D., Yangirov A.V. Model in-depth SWOT-analysis model depth SWOT-analysis // Vestnik BSTU named after V. G. Shukhov. 2014. No. 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/model-uglublennogo-swot-analiza-model-depth-swot-analysis> (date of access: 01.06.2024).
7. Maletova T.S. Trends in the development of entrepreneurial structures in the transportation sector of the Donetsk People's Republic // Vestnik ChelSU. 2021. No. 3 (449). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/tendentsii-razvitiya-predprinimatelskih-struktur-v-transportnoy-sfere-donetskoy-narodnoy-respubliki> (date of access: 01.06.2024).
8. Sidorenko K.I. Directions for improving the transportation system of the Donetsk People's Republic // Bulletin of the Institute of Economic Research. 2020. No. 1 (17). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/napravleniya-sovshenstvovaniya-transportnoy-sistemy-donetskoy-narodnoy-respubliki> (date of access: 01.06.2024).
9. Dmitrichenko L.I., Kanapukhin P.A., Chausovsky A.M. Public-private partnership as an institution of integration of the economy of the Donetsk People's Republic into the economy of the Russian Federation: methodological aspect // Vestnik VSU. Series: Economics and Management. 2023. No. 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo-kak-institut-integratsii-ekonomiki-donetskoy-narodnoy-respubliki-v-ekonomiku-rossiyskoy> (date of access: 01.06.2024).
10. Economy of the Donetsk People's Republic: state, problems, solutions : scientific report / under the scientific editorship of A.V. Polovyan, R.N. Lepa, N.V. Shemyakina. Donetsk : Institute of Economic Research, 2022. 296 p.

Информация об авторе

А.Ю. Дудов – аспирант кафедры экономики предприятия Донецкого государственного университета.

Information about the author

A.Yu. Dudov – postgraduate student of the Department of enterprise economics at Donetsk State University.

Статья поступила в редакцию 12.06.2024; одобрена после рецензирования 21.06.2024; принята к публикации 28.06.2024.

The article was submitted 12.06.2024; approved after reviewing 21.06.2024; accepted for publication 28.06.2024.