

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ  
ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ  
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
«ДОНЕЦКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**

*На правах рукописи*

**Колобова Виктория Владимировна**



**СТРАТЕГИЯ ИНТЕГРАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИЯТИЙ  
ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством  
(по отраслям сферы деятельности, в т. ч.: экономика, организация и  
управление предприятиями, отраслями, комплексами)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Работа выполнена в Государственном образовательном учреждении высшего профессионального образования «Донецкий национальный технический университет» Министерства образования и науки Донецкой Народной Республики, г. Донецк.

Научный руководитель: кандидат наук по государственному управлению, доцент  
**Шумаева Елена Александровна**

Официальные оппоненты: **Краснова Виктория Васильевна**  
доктор экономических наук, профессор,  
Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Донецкий национальный университет», заведующая кафедрой экономики предприятия

**Козлов Владислав Сергеевич**  
кандидат экономических наук, доцент,  
Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики», доцент кафедры менеджмента непроизводственной сферы

Ведущая организация: **Государственная образовательная организация высшего профессионального образования «Донецкий институт железнодорожного транспорта» (г. Донецк)**

Защита состоится «23» декабря 2020 года в 11.00 часов на заседании диссертационного совета Д 01.003.01 при ГОУ ВПО «Донецкий национальный университет» по адресу: 283015, г. Донецк, ул. Челюскинцев, 186, ауд. 409. Тел. факс: (062) 302-09-76, e-mail: d01.003.01@mail.ru.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ГОУ ВПО «Донецкий национальный университет» по адресу: 283001, г. Донецк, ул. Университетская, 24 и на сайте ГОУ ВПО «Донецкий национальный университет» <http://science.donnu.ru>.

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета Д 01.003.01  
д.э.н., профессор



Н. А. Балтачевева

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** Качественные изменения в развитии экономики, возникшие в результате глобальных кризисных явлений начала XXI в., обусловили усиление нестабильности в мире, усложнение среды хозяйствования, повышение ее динамичности и непредсказуемости, что требует адекватных изменений в управлении экономическими системами разных уровней и масштабов. В этих условиях возрастает значимость изучения теоретических и практических аспектов управления интеграционным развитием субъектов хозяйственной деятельности с учетом того, что интеграционные процессы все больше приобретают характер доминирующих тенденций и охватывают практически все уровни хозяйственной жизни.

Становление и развитие экономики Донецкой и Луганской Народных Республик происходит в крайне сложных экономических и политических условиях, характеризующихся неопределенностью политической ситуации, продолжающимся вооруженным конфликтом, экономической блокадой, разрушениями промышленной и транспортной инфраструктуры, что негативно сказывается на деятельности предприятий транспортной отрасли. Эффективная стратегия интеграционного развития за счет формирования устойчивых и взаимовыгодных кооперационных связей позволит повысить конкурентоспособность предприятий транспортной отрасли республик и создать условия для их интеграции в мировое транспортное пространство. В этой связи актуализируются задачи поиска и комплексного исследования научно-методических и практических подходов к разработке стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли данных территорий с учетом специфики их развития.

**Степень разработанности темы исследования.** Современные исследования проблем стратегического управления и формирования стратегии развития предприятия опираются на многочисленные научные труды как зарубежных ученых таких, как И. Ансофф, Р. Каплан, Д. Нортон, А. Стрикленд, А. Томпсон, А. Чандлер, Б. Хендерсон и др., так и отечественных – П. В. Егоров, Л. И. Журова, Т. О. Загорная, В. В. Краснова, А. В. Половян, М. Н. Руденко, В. Н. Сердюк, И. В. Христофорова и др. Научные исследования общих теоретических и методологических основ экономической интеграции нашли отражение в работах А. О. Аюшеевой, Н. Г. Багаутдиновой, М. В. Босовской, И. Г. Владимировой, О. Ю. Мичуриной, О. Е. Мезенцевой, А. А. Невской, А. А. Пилепенко, А. А. Попова, Е. В. Саксиной, А. В. Федосеева и др. Исследованиям прикладных аспектов развития интеграционных процессов посвящены работы А. В. Алиева, Г. М. Брусильцевой, М. Р. Зайнуллиной, С. И. Жемчужникова, Т. А. Евглевской, Ф. И. Евдокимова, Н. В. Ермалинской, И. В. Естехиной, Е. А. Шумаевой др. Проблемам управления развитием предприятий транспортной отрасли посвящены труды В. В. Козлова, А. Г. Куречки, И. П. Скобелевой, Е. А. Элькановой и др.

Вместе с тем фрагментарность исследований и отсутствие обобщенного осмысления теоретических и методических основ интеграционного развития субъектов хозяйственной деятельности определяют необходимость развития концептуальных подходов к формированию стратегии интеграционного развития предприятий

транспортной отрасли в современных условиях. Это обусловило необходимость исследования особенностей развития интеграционных процессов в транспортной сфере, а также определило актуальность темы, цель и задачи диссертации.

**Связь работы с научными программами, планами, темами.** Диссертация выполнена в соответствии с направлениями научно-исследовательской работы кафедры менеджмента и хозяйственного права ГОУ ВПО «Донецкий национальный технический университет» Министерства образования и науки Донецкой Народной Республики в рамках темы Н6-18 «Стратегия интеграционного антикризисного развития социально-экономических систем региона: методология, проблемы, перспективы», в которой исследованы теоретико-методологические аспекты интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в условиях антикризисных организационных изменений.

**Цель и задачи исследования.** Цель исследования состоит в развитии научно-методических основ и разработке прикладных рекомендаций по формированию стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в условиях неопределенности внешней среды.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость решения следующих задач:

раскрыть экономическую сущность интеграции и формы интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;

исследовать зарубежный опыт интеграционного развития предприятий транспортной отрасли и возможности его адаптации в отечественную практику;

разработать концепцию формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли, учитывающую специфику их деятельности в современных условиях;

исследовать современные тенденции развития транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик;

провести комплексный анализ факторов, определяющих целесообразность интеграции предприятий транспортной отрасли;

провести диагностику потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;

сформировать стратегические альтернативы интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;

разработать имитационную модель формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;

предложить стратегию интеграционного развития предприятий транспортной отрасли ДНР и ЛНР.

**Объектом исследования** является процесс интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

**Предметом исследования** являются научно-методические и прикладные аспекты интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в условиях неопределенности внешней среды.

Диссертация выполнена в соответствии с Паспортом специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям сферы деятельности, в т. ч.: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,

комплексами), в частности п. 1.4.112. Теоретические и методические подходы к разработке новых и адаптации существующих методов, механизмов и инструментов функционирования экономики, организации и управления хозяйственными образованиями в сфере транспорта; п. 1.4.113. Экономическая диагностика деятельности предприятий и организаций транспорта, транспортной системы страны, ее регионов и др.; п. 1.4.132. Стратегия экономического развития первичных и агрегированных звеньев транспорта.

**Научная новизна полученных результатов** заключается в углублении теоретических положений и разработке практических рекомендаций по формированию стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в современных условиях.

Основные результаты исследования, определяющие его научную новизну, заключаются в следующем:

*усовершенствованы:*

*методика комплексного анализа факторов внешней и внутренней среды субъектов процесса интеграции*, которая, в отличие от традиционных подходов, рассматривает факторы, характеризующие среду предприятий транспортной отрасли, и основана на методе анализа готовности предприятия реагировать на факторы внешней и внутренней среды Т. Вилена и Д. Хангера, что позволило обосновать целесообразность интеграции предприятий транспортной отрасли Донецкой Народной Республики и Луганской Народной Республики;

*научно-методический подход к диагностике потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли*, который базируется на оценке системы показателей, характеризующих производственно-технологическую, финансово-экономическую и организационно-управленческую составляющие потенциала, выбранных с учетом специфики данной отрасли, и дает возможность посредством введения булевой переменной определить характер влияния каждого отдельного показателя на уровень потенциала, что является основанием для использования вербально-числовой шкалы Харрингтона при формировании итоговой интегральной оценки уровня достаточности потенциала предприятия для участия в процессе интеграции;

*инструментарий формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли за счет разработки имитационной модели*, позволяющей провести оценку и обеспечить научно обоснованный выбор оптимальной стратегической альтернативы интеграционного развития предприятий транспортной отрасли посредством моделирования ожидаемого экономического эффекта на основе исследования набора входных параметров, определяющих специфику возможных альтернатив;

*организационно-экономические основы формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли*, направленной на образование единого транспортного пространства с устранением политических и таможенных барьеров, что дало возможность разработать *стратегическую карту создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик*, которая представляет собой комбинацию элементов стратегии снижения общих затрат и стратегии «полное

решение для клиента» и является уникальной с позиции адаптивности к условиям хозяйствования в обеих республиках;

*получили дальнейшее развитие:*

понятийно-категориальный аппарат исследования: предложено понятие *«интеграционное развитие предприятий»* интерпретировать как переход предприятий на новый качественный уровень развития через интеграционные и дезинтеграционные процессы, предполагающие трансформацию качественных, количественных и структурных параметров деятельности участников и формирование нового интеграционного объединения на основе достижения баланса их интересов и установления эффективных взаимосвязей; под понятием *«стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»* предложено понимать комплекс последовательных, согласованных действий участников интеграционного процесса по достижению эффективного уровня интеграции, изменению состава участников интеграционного объединения или параметров их взаимодействия в аспекте их взаимодополнения на основе более эффективного использования ресурсов и достижения положительных синергетических эффектов в транспортной отрасли; дано авторское определение категории *«потенциал интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»* как совокупности внутренних возможностей, ресурсов и скрытых резервов участников интеграционного процесса, которые определяют способность каждого из них достигать поставленные цели в процессе интеграционного развития на основе формирования эффективных взаимосвязей в транспортной отрасли;

концептуальные подходы к управлению интеграционными процессами, а именно предложена *концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли*, которая базируется на пошаговом алгоритме обоснования и выбора стратегии, в рамках которого решения принимаются с учетом результатов предварительной оценки целесообразности интеграции предприятий, их потенциала интеграционного развития, а также на основе имитационного моделирования процесса интеграции, что позволяет придать научное обоснование управленческих решений и повысить их качество.

**Теоретическая и практическая значимость работы.** Основные теоретические положения, выводы и рекомендации диссертационной работы составляют основу дальнейших исследований в области управления интеграционным развитием предприятий транспортной сферы.

Практическое значение полученных результатов заключается в доведении рекомендаций и предложений, изложенных в диссертации, до уровня практических разработок по формированию оптимальной стратегии интеграционного развития. Рекомендации и предложения, изложенные в диссертационной работе, внедрены в практическую деятельность Дорожного центра стандартизации, метрологии и экспертизы ГП «Донецкая железная дорога» (справка № 108 от 21.04.2020 г.) – рекомендации по формированию стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли на основе имитационной модели; Обособленного подразделения Донецкая дистанция связи ГП «Донецкая железная дорога» (справка № 154/шч от 20.05.2020 г.) – подход к комплексному анализу факторов внешней и внутренней среды, позволяющий определить готовность предприятий транспортной

отрасли к интеграции; ГП «Донецкий проектно-исследовательский институт железнодорожного транспорта «Донжелдорпроект» (справка № 01/424/1 от 28.05.2020 г.) – научно-методический подход к диагностике потенциала интеграционного развития предприятия транспортной отрасли.

Полученные научные результаты используются в учебном процессе Государственного образовательного учреждения высшего профессионального образования «Донецкий национальный технический университет» при разработке и изложении учебных дисциплин «Теория организации», «Современный стратегический анализ», «Стратегический менеджмент», «Управление изменениями» (справка № 39.2/927-1 от 10.06.2020 г.).

**Методология и методы исследования.** Теоретической и методологической основой диссертационного исследования послужили классические положения экономической науки, труды современных отечественных и зарубежных специалистов в области изучения проблем экономической интеграции субъектов хозяйствования.

Для достижения поставленной цели в диссертации использованы следующие методы исследования: анализа и синтеза (для изучения сущности экономической интеграции и форм интеграционного развития предприятий транспортной отрасли); сравнений и аналогий (при исследовании зарубежного опыта интеграционного развития предприятий транспортной отрасли); экономико-статистический (для выявления современных тенденций и особенностей развития транспортной отрасли ДНР и ЛНР); экспертный (при проведении анализа факторов, определяющих целесообразность интеграции; оценке уровня потенциала интеграционного развития предприятий); экономико-математического моделирования и целевого программирования (при разработке имитационной модели формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли); индукции и дедукции, логического обобщения (для теоретического обобщения и формулирования выводов) и другие. Для обработки экономической информации, построения диаграмм, графиков, схем, рисунков применялись пакеты прикладных программ, в частности Microsoft Excel, Microsoft Visio Professional.

В качестве информационной базы послужили статистические данные Министерства транспорта Донецкой Народной Республики и Министерства инфраструктуры и транспорта Луганской Народной Республики, научная и периодическая литература, внутренняя отчетность ГП «Донецкая железная дорога» и ГУП ЛНР «Луганская железная дорога», результаты авторского исследования.

**Положения, выносимые на защиту.** По результатам исследования на защиту выносятся следующие основные положения:

- усовершенствованная методика комплексного анализа факторов внешней и внутренней среды предприятий транспортной отрасли в процессе интеграции;
- научно-методический подход к диагностике потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;
- имитационная модель формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли;

– стратегия интеграционного развития и стратегическая карта создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик;

– понятийно-категориальный аппарат исследования в части конкретизации понятий «интеграционное развитие предприятий»; «стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»; «потенциал интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»;

– концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

**Степень достоверности результатов исследования.** Достоверность полученных результатов подтверждается широким охватом теоретической и эмпирической базы исследования, посвященной вопросам развития интеграционных процессов в экономике, использованием данных официальной статистики, корректностью применения методов научных исследований с использованием экономико-математического моделирования.

**Личный вклад соискателя.** Диссертация является самостоятельной научной работой, в которой изложен авторский подход к решению важной задачи научно обоснованного формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли. Из научных трудов, опубликованных в соавторстве, использованы только те идеи, положения и расчеты, которые являются результатом личных исследований соискателя. Вклад автора в коллективно опубликованные работы конкретизирован в списке трудов, опубликованных по теме диссертации.

**Апробация результатов исследования.** Основные положения и результаты исследования докладывались и получили одобрение на международных и республиканских конференциях: «Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами» (г. Донецк, 2020 г., 2019 г., 2015 г.); «Инженерная экономика и управление в современных условиях» (г. Донецк, 2019 г.); «Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий» (г. Донецк, 2019 г.); «Развитие строительного комплекса и жилищно-коммунального хозяйства в Донецкой Народной Республике» (г. Макеевка, 2018 г.); «Инновационные перспективы Донбасса» (г. Донецк, 2015 г.).

**Публикации.** По теме диссертации опубликовано 14 научных работ общим объемом 11,95 п.л., из которых лично автору принадлежит 4,15 п.л., в том числе: 1 коллективная монография общим объемом 6,0 п.л. (лично автору принадлежит 0,35 п.л.), 6 статей в рецензируемых научных изданиях общим объемом 3,6 п.л., из которых лично автору принадлежит 2,35 п.л., 7 публикаций апробационного характера общим объемом 2,35 п.л., из которых лично автору принадлежит 1,45 п.л.

**Структура и объем работы.** Диссертация состоит из введения, трех разделов, заключения, списка литературы из 200 наименований и приложений. Содержание диссертации изложено на 170 страницах, включает 37 таблиц на 33 страницах и 23 рисунков на 17 страницах.



## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении обоснована актуальность темы, определены цель и задачи исследования, его предмет и объект, научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

В первом разделе **«Теоретические основы исследования интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»** раскрыты экономическая сущность интеграции и формы интеграционного развития предприятий транспортной отрасли; исследован зарубежный опыт интеграционного развития предприятий транспортной отрасли; разработана концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

На основе обобщения положений теории экономической интеграции определено, что интеграция является сложным, многоаспектным и многоуровневым явлением, которое необходимо рассматривать на уровне производственно-хозяйственных субъектов, отраслей народного хозяйства, регионов, отдельных стран, а также на уровне глобального мирового пространства. Анализ основных научных направлений теории экономической интеграции позволил раскрыть сущность этого явления и сделать вывод о целесообразности изучения интеграции в двух аспектах: как процесс развития социально-экономической системы; как результат процесса или состояние объекта.

На основе выявления особенностей интеграционного развития дана уточненная трактовка понятия *«интеграционное развитие предприятий»*, в контексте которого этот процесс предложено интерпретировать как переход предприятий на новый качественный уровень развития через интеграционные и дезинтеграционные процессы, предполагающие трансформацию качественных, количественных и структурных параметров деятельности участников и формирование нового интеграционного объединения на основе достижения баланса их интересов и установления эффективных взаимосвязей.

Исследование форм интеграционного развития субъектов хозяйствования позволило систематизировать этапы их эволюции: первый (середина XIX в. – начало XX в.) – характеризуется развитием горизонтального типа интеграции и господством монопольных форм объединений (трест, синдикат, картель); второй (первая половина XX в.) – характеризуется развитием вертикального типа интеграции и более жестких форм объединений (концерн, холдинг); третий (вторая половина XX в.) – характеризуется распространением такой формы объединений, как конгломераты, их быстрым ростом; четвертый (начало XXI в. – настоящее время) – характеризуется развитием как жестких, так и более мягких альянсных форм объединений, что дало возможность выявить особенности распространенных форм интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

Исследование зарубежного опыта интеграционного развития предприятий транспортной отрасли США, Германии и России позволило установить, что большинство ведущих мировых транспортных компаний представляют собой крупные интегрированные корпоративные структуры, реализующие различные виды и формы интеграционного развития в целях транснационализации бизнеса и

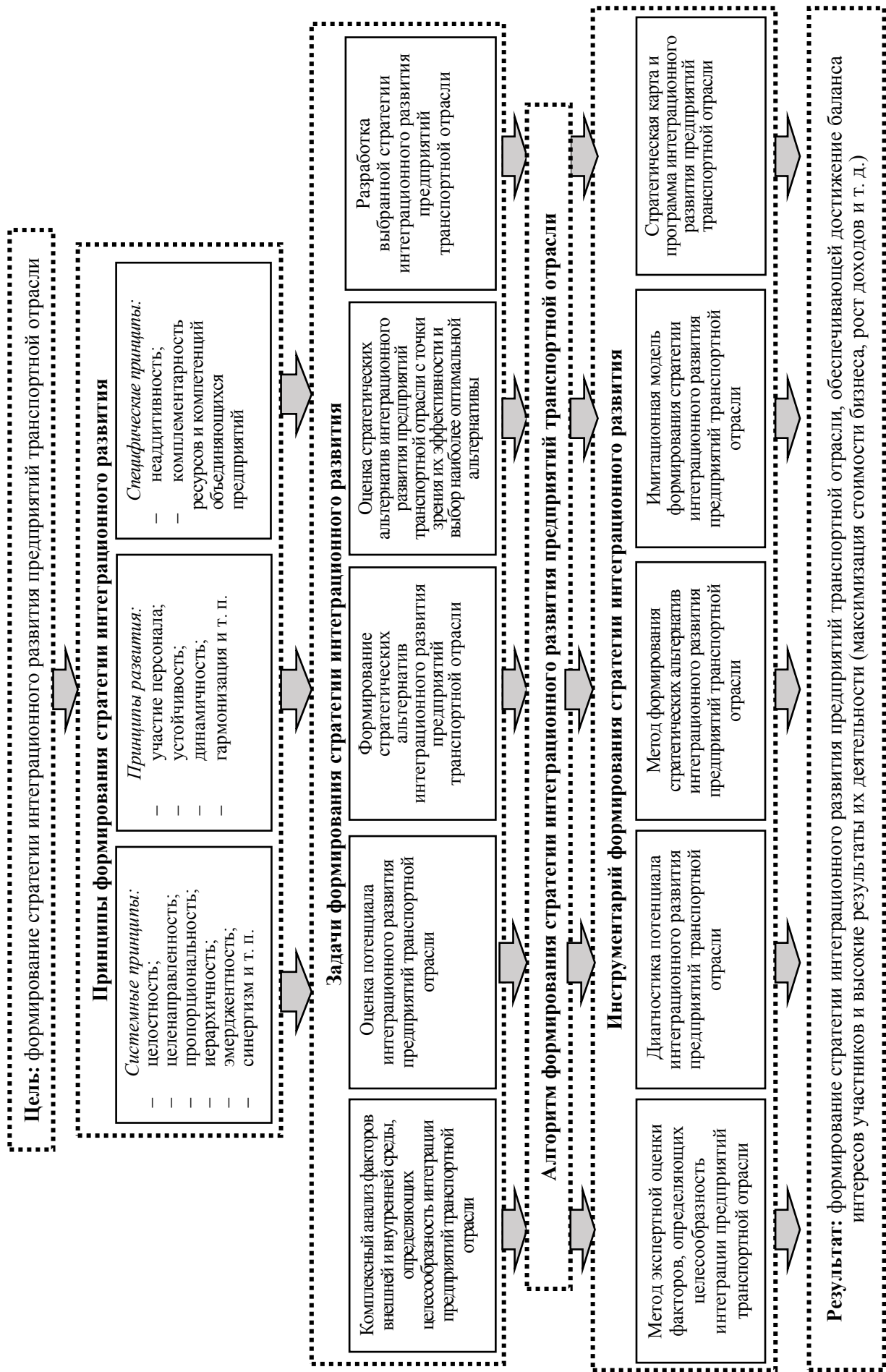
расширения сферы деятельности. Выявлено, что в транспортной отрасли наиболее эффективны как жесткие формы интеграции предприятий (диверсифицированные концерны), так и более мягкие формы интеграционного взаимодействия (стратегические альянсы, консорциумы, совместные предприятия), создающиеся под определенные цели и позволяющие решить стратегические задачи развития бизнеса. Обосновано, что опыт применения таких форм интеграционного развития предприятий целесообразно использовать в отечественной практике, учитывая специфику деятельности отечественных транспортных предприятий в сформировавшихся политических и экономических условиях.

Анализ существующих подходов к определению сущности стратегии и особенностей интеграционных стратегий позволил уточнить содержание понятия *«стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»*, под которым предложено понимать комплекс последовательных, согласованных действий участников интеграционного процесса по достижению эффективного уровня интеграции, изменению состава участников интеграционного объединения или параметров их взаимодействия в аспекте их взаимодополнения на основе более эффективного использования ресурсов и достижения положительных синергетических эффектов в транспортной отрасли.

Предложена авторская трактовка понятия *«потенциал интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»* как совокупности внутренних возможностей, ресурсов и скрытых резервов участников интеграционного процесса, которые определяют способность каждого из них достигать поставленные цели в процессе интеграционного развития на основе формирования эффективных взаимосвязей в транспортной отрасли.

На основе обобщения теоретико-методологических положений управления интеграционными процессами разработана *концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли*, которая представляет собой систему основных принципов, задач, а также инструментарий формирования стратегии, включающий методы оценки факторов, определяющих целесообразность интеграции предприятий транспортной отрасли, диагностики потенциала интеграционного развития предприятий, формирования стратегических альтернатив интеграционного развития, имитационную модель формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли, а также инструменты разработки стратегии такие, как стратегическая карта и программа интеграционного развития предприятий транспортной отрасли, реализация которых будет способствовать достижению эффективности интеграционного взаимодействия предприятий транспортной отрасли и переходу их взаимоотношений на новый качественный уровень (рис. 1).

Составной частью предложенной концепции является разработанный пошаговый алгоритм формирования стратегии интеграционного развития, позволяющий выбрать стратегию, которая с минимальными рисками в условиях ограниченных финансовых ресурсов обеспечит максимально возможный экономический эффект и, тем самым, позволит завершить процесс стратегического планирования интеграционного развития предприятий транспортной отрасли и перейти к реализации выбранной стратегии (рис. 2).



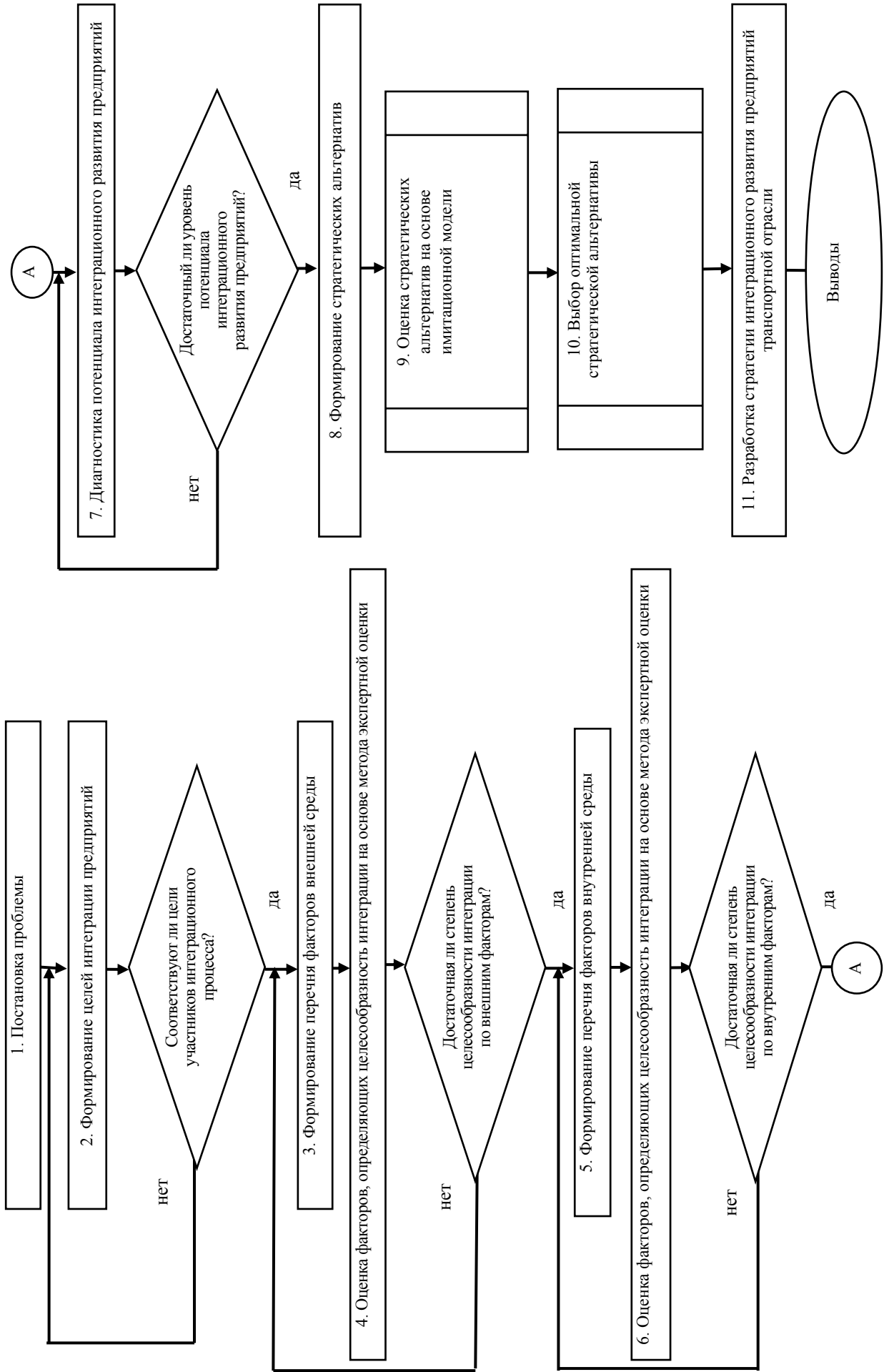


Рисунок 2 – Схема алгоритма формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли

Во втором разделе **«Оценка потенциала развития интеграционных процессов в транспортной отрасли»** исследованы современные тенденции развития транспортной отрасли; проведен комплексный анализ факторов, определяющих целесообразность интеграции предприятий транспортной отрасли; проведена диагностика потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

Исследование современных тенденций развития транспортной отрасли позволило установить, что транспортный комплекс Донецкой и Луганской Народных Республик включает автомобильное, железнодорожное направления и городской электрический транспорт. Проведенный анализ свидетельствует, что в течение 2015–2019 гг. наблюдается незначительный рост показателей основной деятельности предприятий транспортной отрасли республик (в ДНР объем грузовых перевозок увеличился на 14,7%, пассажирских – 8,6%; в ЛНР – на 1,02% и 4,7% соответственно), что обусловлено сложными политическими и экономическими условиями; обострение конкурентной борьбы между предприятиями автомобильного и железнодорожного транспорта.

Усовершенствована *методика комплексного анализа факторов внешней и внутренней среды субъектов процесса интеграции*. Предложенный подход предусматривает классификацию внешних и внутренних факторов, определяющих целесообразность интеграции предприятий с учетом специфики развития транспортной отрасли в современных условиях; использование метода анализа готовности предприятия реагировать на факторы внешней и внутренней среды Т. Вилена и Д. Хангера, позволяющего рассчитать суммарную экспертную оценку степени реакции и на ее основании определить степень целесообразности интеграции предприятий транспортной отрасли.

На основе результатов экспертной оценки специалистов в транспортной сфере выявлены основные факторы, оказывающие влияние на развитие интеграционных процессов в транспортной отрасли (нормативно-законодательная база, обуславливающая объединение субъектов экономики; государственные механизмы стимулирования инвестиционной активности субъектов экономики; конкуренция в транспортной отрасли; затраты, обусловленные объединением предприятий; финансово-экономическое состояние предприятий и др.), а также с высокой степенью объективности доказана целесообразность интеграции исследуемых предприятий.

В рамках диагностики потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли проведена оценка составляющих его показателей, которые характеризуют производственно-технологическую, финансово-экономическую и организационно-управленческую деятельность. Выявлена степень влияния каждого показателя на величину производственно-технологического, финансово-экономического и организационно-управленческого потенциалов ГП «Донецкая железная дорога» и ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» за 2015–2019 гг. (табл. 1). Для определения уровня потенциала интеграционного развития предприятия сформулирована характеристика уровней, основанная на вербально-числовой шкале Харрингтона (табл. 2).

Таблица 1 – Значения и оценочные показатели потенциала интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта

Показатели	Индекс	Среднее значение показателя	Значение потенциала	Степень влияния («+» увеличивает / «-» уменьшает потенциал)
<b>ГП «Донецкая железная дорога»</b>				
<i>1. Производственно-технологический потенциал</i>				
Коэффициент роста грузооборота	$K_{р.об.}$	1,0614	0,33	+
Коэффициент роста пассажирооборота	$K_{п.об.}$	1,2025		+
Коэффициент роста обрачиваемости грузового вагона	$K_{об.}$	0,7860		-
Коэффициент роста производительности локомотива	$K_{л.л.}$	1,0516		+
Коэффициент роста производительности труда	$K_{лт.}$	1,2267		+
Коэффициент износа основных производственных фондов	$K_{и.о.ф.}$	0,93		-
<i>2. Финансово-экономический потенциал</i>				
Коэффициент роста управленческих расходов	$K_{р.уп.}$	0,8253	0,5	+
Коэффициент роста прибыли до уплаты процентов и налогов	$K_{евт.}$	0,9017		-
Рентабельность на собственный капитал	$ROE$	0,1265	+	
Рентабельность активов	$ROA$	0,0155	+	
Коэффициент обрачиваемости активов	$AT$	0,0278	+	
<i>3. Организационно-управленческий потенциал</i>				
Степень централизации и децентрализации управления	$C_ч.$	0,8	0,17	+
Степень жесткости (гибкости) организационной конфигурации	$C_ж.$	0,8		-
Степень готовности руководства к изменениям	$C_з.р.$	0,5		+
Степень готовности персонала к изменениям	$C_з.п.$	0,7		+
Степень соответствия организационных культур	$C_{с.орг.к.}$	0,9		+
Степень эффективности стратегического и тактического планирования	$C_{э.п.}$	0,9		+
Уровень квалификации кадров	$У_{кв.}$	0,7	+	
Коэффициент текучести кадров	$K_{т.к.}$	0,7	-	
<b>ГУП ЛНР «Луганская железная дорога»</b>				
<i>1. Производственно-технологический потенциал</i>				
Коэффициент роста грузооборота	$K_{р.об.}$	1,0818	0,33	+
Коэффициент роста пассажирооборота	$K_{п.об.}$	0,9260		-
Коэффициент роста обрачиваемости грузового вагона	$K_{об.}$	0,9437		-
Коэффициент роста производительности локомотива	$K_{л.л.}$	1,0449		+
Коэффициент роста производительности труда	$K_{лт.}$	1,1683		+
Коэффициент износа основных производственных фондов	$K_{и.о.ф.}$	0,95		-
<i>2. Финансово-экономический потенциал</i>				
Коэффициент роста управленческих расходов	$K_{р.уп.}$	0,8208	0,5	+
Коэффициент роста прибыли до уплаты процентов и налогов	$K_{евт.}$	0,8652		-
Рентабельность на собственный капитал	$ROE$	0,0077	-	
Рентабельность активов	$ROA$	0,1173	+	
Коэффициент обрачиваемости активов	$AT$	0,0639	+	
<i>3. Организационно-управленческий потенциал</i>				
Степень централизации и децентрализации управления	$C_ч.$	0,3	0,17	-
Степень жесткости (гибкости) организационной конфигурации	$C_ж.$	0,7		-
Степень готовности руководства к изменениям	$C_з.р.$	0,6		+
Степень готовности персонала к изменениям	$C_з.п.$	0,7		+
Степень соответствия организационных культур	$C_{с.орг.к.}$	0,9		+
Степень эффективности стратегического и тактического планирования	$C_{э.п.}$	0,8		+
Уровень квалификации кадров	$У_{кв.}$	0,6	+	
Коэффициент текучести кадров	$K_{т.к.}$	0,9	-	

Таблица 2 – Характеристика уровней потенциала интеграционного развития предприятия, основанная на вербально-числовой шкале Харрингтона

Уровень	Характеристика	Значение показателя ( $U_{ПИР}$ )
Очень высокий	Высокая эффективность производственно-технологической, финансово-экономической и организационно-управленческой деятельности предприятия	$0,8 \leq U_{ПИР} < 1$
Высокий	Предприятие функционирует в благоприятной среде, имеет высокие показатели производственно-технологической, финансово-экономической и организационно-управленческой деятельности	$0,63 \leq U_{ПИР} < 0,8$
Средний	Предприятие имеет некоторые (временные) трудности в производственно-технологической, финансово-экономической и организационно-управленческой деятельности	$0,37 \leq U_{ПИР} < 0,63$
Низкий	Высокий уровень производственных, финансовых и социальных рисков	$0,2 \leq U_{ПИР} < 0,37$
Очень низкий	Низкая эффективность производственно-технологической и финансово-экономической деятельности предприятия, критический уровень риска	$0,0 \leq U_{ПИР} < 0,2$

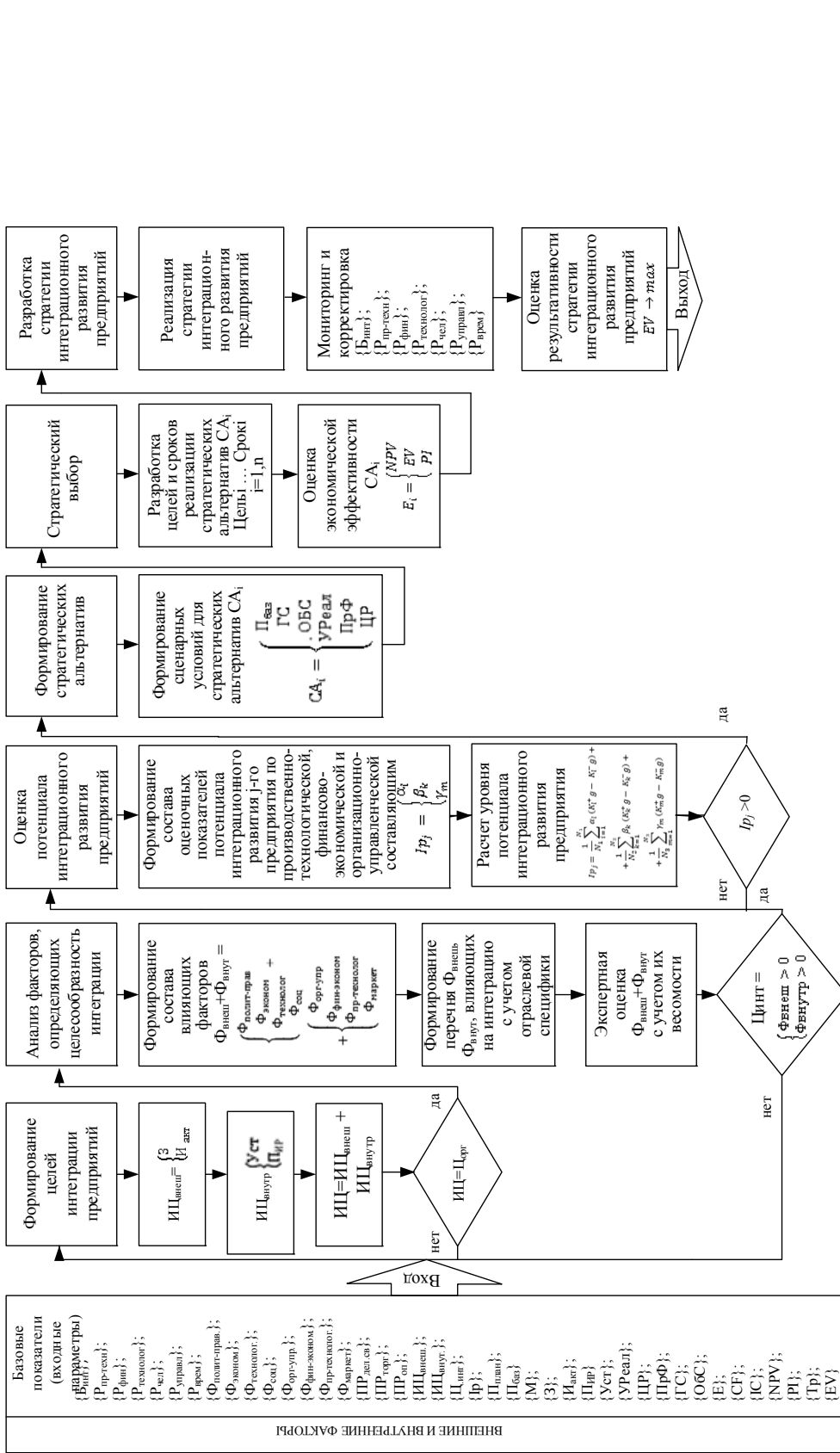
На основе использования методов математического моделирования рассчитано значение уровня потенциала интеграционного развития ГП «Донецкая железная дорога» (0,44) и ГУП ЛНР «Луганская железная дорога» (0,29). В результате диагностики потенциала интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик выявлено, что исследуемые предприятия имеют средний и низкий уровни потенциала и готовы к объединению.

Расчеты свидетельствуют, что уровень потенциала интеграционного развития ГП «Донецкая железная дорога» выше, поэтому данное предприятие выступает инициатором интеграционного процесса, что предполагает его доминирующую позицию в интеграционном объединении.

В третьем разделе «Разработка стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик» определены научно-методические основы формирования стратегических альтернатив интеграционного развития предприятий транспортной отрасли; разработана имитационная модель формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли; предложена стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли ДНР и ЛНР.

Сформированы возможные стратегические альтернативы интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик, которые включают следующие варианты: развитие предприятий, не предполагающее интеграцию (стратегическая альтернатива № 1); возможность реализации интеграции исследуемых предприятий в форме стратегического альянса (стратегическая альтернатива № 2); возможность создания трансграничного концерна, филиалами которого будут предприятия железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик (стратегическая альтернатива № 3). Для каждой предлагаемой стратегической альтернативы определены цели, построены организационные структуры управления.

Разработана *имитационная модель*, на основе которой рассчитан ожидаемый экономический эффект от реализации каждой из предложенных стратегических альтернатив с помощью исследования набора входных параметров, определяющих специфику данных альтернатив (рис. 3).



Условные обозначения: Б<sub>инт</sub> – бюджет интеграции; R<sub>пр-техн</sub>, R<sub>фин</sub>, R<sub>технолог</sub>, R<sub>управл</sub>, R<sub>эконом</sub>, R<sub>полит-прав</sub>, R<sub>соц</sub> – внешние факторы; политико-правовые, экономические, технологические, социальные; Ф<sub>упр-упр</sub>, Ф<sub>фин-эконом</sub>, Ф<sub>пр-технолог</sub>, Ф<sub>маркет</sub> – внутренние факторы; организационно-управленческие, финансово-экономические, политико-правовые, технологические, маркетинговые; PR<sub>дел.об</sub>, PR<sub>торг</sub>, PR<sub>ап</sub> – принципы установления деловых связей, торговли, отношений к потребителю; ИЦ<sub>бизнес</sub>, ИЦ<sub>инт</sub> – цели интеграции; И<sub>акт</sub> – активные участники интеграции; И<sub>п</sub> – потенциал интеграционного развития; Ц<sub>инт</sub> – целесообразность интеграции; IP – уровень потенциала интеграционного развития предприятия; П<sub>вз</sub> – плановые, базовые значения параметров; М – миссия предприятия; З – затраты, связанные с интеграцией; И<sub>акт</sub> – активные участники интеграции; ЦР – целевые результаты стратегии; ПрФ – принципы формирования стратегии; ГС – горизонт стратегии; ОБС – объекты стратегии; Е – экономическая эффективность; EV – стоимость предприятия; SF – операционный денежный поток; IC – инвестиционный денежный поток; NPV – чистый дисконтированный доход; PI – индекс рентабельности; Tr – расчетный период; α<sub>i</sub>, β<sub>k</sub>, γ<sub>m</sub> – удельный вес производственно-технологической, финансово-экономической и организационно-управленческой составляющих потенциала интеграционного развития предприятия; K<sup>\*</sup>, K<sup>-</sup> – коэффициенты, увеличивающие (+) и уменьшающие (-) величину соответствующего потенциала; θ – булева переменная.

Рисунок 3 – Имитационная модель формирования стратегии интеграции транспортной отрасли



В целях осуществления имитационного моделирования формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли разработаны сценарные условия реализации каждой стратегической альтернативы интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик, включающие определение ожидаемых значений свободного денежного потока, что, в свою очередь, предполагает расчет ожидаемого суммарного синергетического эффекта предлагаемых стратегических альтернатив (табл. 3).

Таблица 3 – Ожидаемый суммарный синергетический эффект предлагаемых стратегических альтернатив в 2020–2029 гг., млн рос. руб.

Показатели	Годы									
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Стратегическая альтернатива №1										
Суммарный эффект для ГП «ДЖД»	161,2	162,8	178,5	196,3	216,9	240,6	268,2	300,4	338,3	383,1
Суммарный эффект для ГУП ЛНР «ЛугЖД»	24,4	23,5	26,7	30,5	34,9	40,3	46,6	54,2	63,3	74,2
Стратегическая альтернатива №2										
Суммарный эффект для ГП «ДЖД»	2462,4	2610,6	2788,5	2987,9	3214,1	3474,4	3778,3	4139,3	4575,6	5112,5
Суммарный эффект для ГУП ЛНР «ЛугЖД»	286,2	308,0	337,4	371,6	412,1	460,6	519,8	593,2	685,5	803,7
Стратегическая альтернатива №3										
Суммарный эффект для ГП «ДЖД»	2853,8	3023,1	3223,6	3447,3	3699,8	3988,2	4322,6	4716,5	5188,4	5764,0
Суммарный эффект для ГУП ЛНР «ЛугЖД»	347,8	373,6	407,2	446,1	491,5	545,5	610,5	690,2	789,4	914,9

На основе расчета величин ожидаемого свободного денежного потока установлено, что наиболее эффективным вариантом является реализация стратегической альтернативы № 3, поскольку, в отличие от других альтернатив, на восьмом году реализации стратегии создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик компания начнет получать консолидированную прибыль в размере 138,7 млн рос. руб.

Процедура оценки эффективности стратегических альтернатив интеграционного развития предприятий транспортной отрасли предусматривает использование метода целевого программирования для сравнения предлагаемых альтернатив и выбора из них наиболее оптимальной. С этой целью предложена формула определения отклонения от наилучшего оцениваемого показателя с учетом трех критериев эффективности альтернатив:

$$S = \left( \frac{NPV_{\max} - NPV_{ij}}{NPV_{\max}} \right)^2 + \left( \frac{EV_{\max} - EV_{ij}}{EV_{\max}} \right)^2 + \left( PI_{\max} - PI_{ij} \right)^2,$$

где  $S$  – отклонение от наилучшего показателя;  $NPV$  – чистый дисконтированный доход;  $EV$  – стоимость предприятия;  $PI$  – индекс рентабельности;  $max$  – максимальное значение показателя;  $i$  – стратегическая альтернатива;  $j$  – предприятие.

Для определения интегрального показателя эффективности стратегических альтернатив выполнено нормирование значений показателей экономической эффективности стратегических альтернатив делением каждого из рассматриваемых показателей на его максимальное значение, а также рассчитано минимальное отклонение от наилучшего показателя (табл. 4).

Таблица 4 – Нормированное значение показателей экономической эффективности стратегических альтернатив

Показатели	Стратегическая альтернатива № 1		Стратегическая альтернатива № 2		Стратегическая альтернатива № 3		Max
	ГП «ДЖД»	ГУП ЛНР «ЛугЖД»	ГП «ДЖД»	ГУП ЛНР «ЛугЖД»	ГП «ДЖД»	ГУП ЛНР «ЛугЖД»	
Чистый дисконтированный доход ( $NPV$ )	4,47	2,43	1,48	2,06	1,00	1,98	1,00
Стоимость предприятия ( $EV$ )	-3,69	-2,24	0,38	-1,69	1,00	-1,58	1,00
Индекс рентабельности ( $PI$ )	0,27	0,08	0,76	0,22	0,84	0,25	0,84
Отклонение от наилучшего показателя ( $S$ )	33,46	11,82	0,54	7,71	0,00	7,04	
Минимальное отклонение от наилучшего показателя ( $\sqrt{S}$ )	5,78	3,44	0,73	2,78	0,00	2,65	

Стратегическая альтернатива № 3 по критерию минимального отклонения от наилучшего показателя установлена оптимальной как для ГП «ДЖД», так и ГУП ЛНР «ЛугЖД», поэтому она выбрана за основу их интеграционного развития.

Разработана стратегия интеграционного развития ГП «ДЖД» и ГУП ЛНР «ЛугЖД» до 2029 г., которая направлена на формирование единого транспортного пространства на территории республик с устранением политических и таможенных барьеров, обеспечение сбалансированного развития транспортной инфраструктуры, обновление и повышение эффективности использования основных фондов предприятий транспорта и дорожного хозяйства, обеспечение доступности и качества транспортно-логистических услуг для субъектов хозяйственной деятельности и населения, а также создание условий для реализации транзитного потенциала республик и интеграции их в мировое транспортное пространство, что предусматривает определение целей, задач, основных направлений и приоритетов, а также источников и объемов финансирования ее реализации. Для формализованного представления предлагаемой стратегии разработана стратегическая карта создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик, адаптированная к условиям развития данной компании и учитывающая интересы ее учредителей, персонала и клиентов, которая наглядно отображает как руководству компании необходимо выстраивать эффективные и результативные процессы деятельности (рис. 4).

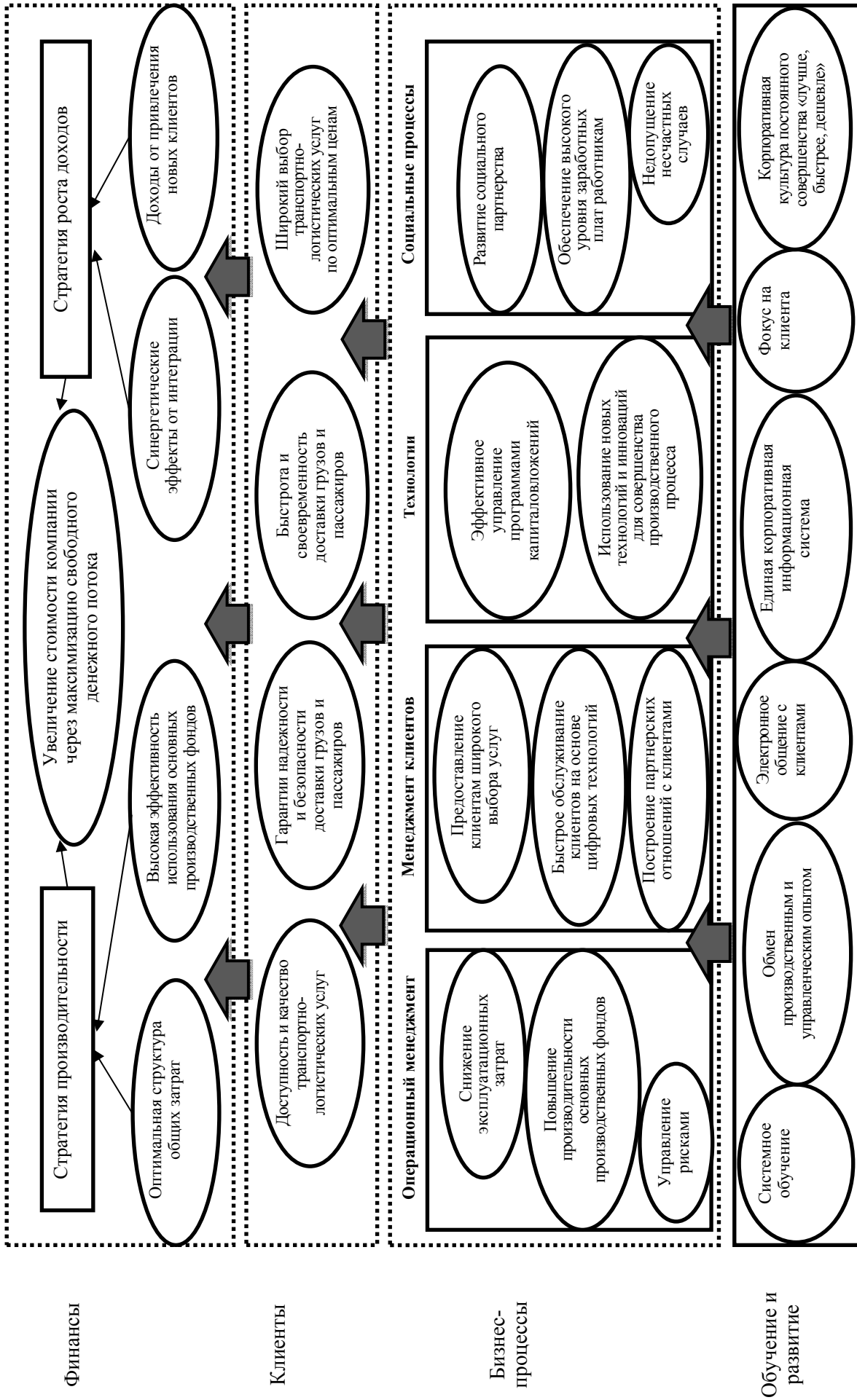


Рисунок 4 – Стратегическая карта создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В результате проведенного исследования решена актуальная научно-практическая задача, заключающаяся в развитии теоретических положений и разработке методических и практических рекомендаций по формированию стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в условиях неопределенности внешней среды.

Полученные результаты исследования позволили обосновать и сформулировать следующие выводы и рекомендации:

1. На основе анализа основных научных направлений теории экономической интеграции предложено под *«интеграционным развитием предприятий»* понимать переход предприятий на новый качественный уровень развития через интеграционные и дезинтеграционные процессы, предполагающие трансформацию качественных, количественных и структурных параметров деятельности участников и формирование нового интеграционного объединения на основе достижения баланса их интересов и установления эффективных взаимосвязей. Исследованы различные формы интеграционного развития предприятий с точки зрения их эволюции и выявлены особенности их использования для предприятий транспортной отрасли.

2. В результате изучения зарубежного опыта интеграционного развития ведущих транспортных компаний США, Германии и России выявлены основные тенденции и особенности развития интеграционных процессов в транспортной сфере, а также определены возможности его использования в отечественной практике. Стратегическими направлениями в сфере интеграционного развития отечественных предприятий транспортной отрасли являются создание диверсифицированных концернов и стратегических альянсов, что позволит им нарастить стратегический потенциал и повысить конкурентоспособность.

3. В результате исследования понятийно-категориального аппарата уточнено содержание понятия *«стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»*, под которым предложено понимать комплекс последовательных, согласованных действий участников интеграционного процесса по достижению эффективного уровня интеграции, изменению состава участников интеграционного объединения или параметров их взаимодействия в аспекте их взаимодополнения на основе более эффективного использования ресурсов и достижения положительных синергетических эффектов в транспортной отрасли; предложена авторская трактовка понятия *«потенциал интеграционного развития предприятий транспортной отрасли»* как совокупности внутренних возможностей, ресурсов и скрытых резервов участников интеграционного процесса, которые определяют способность каждого из них достигать поставленные цели в процессе интеграционного развития на основе формирования эффективных взаимосвязей в транспортной отрасли. Разработана концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли. Сформулированы цель, задачи, принципы, определен инструментарий, который упорядочен в виде алгоритма обоснования и выбора стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли, обеспечивающие формирование системы целеполагания, приоритетов, критериев эффективности, комплекса мероприятий экономического и

организационного характера, реализация которых будет способствовать достижению баланса интересов участников интеграционного процесса и высоких результатов их деятельности.

4. В процессе исследования современных тенденций развития транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик выявлены особенности развития данной отрасли, заключающиеся в незначительном росте показателей основной деятельности предприятий транспортной отрасли, а также обострении конкурентной борьбы между предприятиями автомобильного и железнодорожного транспорта.

5. В результате комплексного анализа факторов внешней и внутренней среды субъектов процесса интеграции, основанного на усовершенствованной автором методике, выявлены основные факторы, оказывающие влияние на развитие интеграционных процессов в транспортной отрасли, экспертная оценка которых позволила с высокой степенью объективности установить целесообразность интеграции предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик.

6. Проведенная диагностика потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик, включающая оценку показателей, характеризующих производственно-технологическую, финансово-экономическую и организационно-управленческую деятельность, позволила установить средний и низкий уровни потенциала интеграционного развития исследуемых предприятий, на основе чего сделан вывод об их готовности к изменениям и наличии возможностей реализации интеграционного объединения.

7. Сформированы основные возможные стратегические альтернативы интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик, которые включают цели интеграции участников интеграционного процесса, экономические и организационные условия, а также целевые результаты реализации каждой стратегической альтернативы.

8. На основе *имитационного моделирования* ожидаемого экономического эффекта каждой предложенной стратегической альтернативы с помощью исследования набора входных параметров, определяющих специфику данных альтернатив, обоснован выбор наиболее оптимальной стратегической альтернативы интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик – создание Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик.

9. Разработана *стратегия интеграционного развития* ГП «ДЖД» и ГУП ЛНР «ЛугЖД», включающая цели, задачи, основные направления и приоритеты развития, а также источники и объемы финансирования ее реализации. Разработана *стратегическая карта*, которая формализовано представляет предложенную стратегию интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик.

**СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ****Монографии**

1. Колобова В. В. Концептуальные основы интеграционного развития социально-экономических систем [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Стратегия интеграционного антикризисного развития социально-экономических систем: теоретико-методический аспект: монография / [О. Н. Шарнопольская, Е. Г. Курган, Е. А. Шумаева и др.]; под науч. ред. О. Н. Шарнопольской. – Донецк: ДОННТУ, 2020. – 96 с. (С. 15–25) (6,0 / 0,35 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* рассмотрены концептуальные основы интеграционного развития социально-экономических систем на основе научных подходов к трактовке сущности понятий «развитие» и «экономическая интеграция» (раздел 2).

**Публикации в рецензируемых научных изданиях**

2. Колобова В. В. Современные тенденции интеграционного развития транспортных компаний [Текст] / В. В. Колобова // Экономика строительства и городского хозяйства. – 2020. – Т. 16. – № 2. – С. 79–88 (0,6 п.л.).

3. Колобова В. В. Концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли [Текст] / В. В. Колобова // Сборник научных работ серии «Государственное управление». – Вып. 18: Экономика и управление народным хозяйством / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 219–227 (0,5 п.л.).

4. Колобова В. В. Факторы, определяющие целесообразность интеграции предприятий транспортной отрасли [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Экономика строительства и городского хозяйства. – 2019. – Т. 15. – № 4 – С. 267–277 (0,7 / 0,35 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* предложена классификация внешних и внутренних факторов, определяющих целесообразность интеграции предприятий с учетом специфики транспортной отрасли в современных условиях.

5. Колобова В. В. Эффективность интеграционных стратегий современных компаний: практический аспект [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Сборник научных работ серии «Финансы, учет, аудит». – Вып. 14 / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2019. – С. 57–70 (0,8 / 0,4 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* раскрыта сущность и особенности различных типов интеграционных стратегий.

6. Колобова В. В. Сущность и классификация видов интеграции социально-экономических систем [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Сборник научных работ серии «Государственное управление». – Вып. 12: Экономика и управление народным хозяйством / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2018. – С. 231–239 (0,5 / 0,25 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* рассмотрены методологические подходы к сущности интеграционных процессов в экономике, разработана классификация основных видов интеграции.

7. Колобова В. В. Концептуальні основи інтеграційного розвитку промислових підприємств [Текст] / В. В. Колобова, Б. Г. Шелегеда // Інтелект

XXI: науковий економічний журнал. – 2015. – №2. – С. 64–71 (0,5 / 0,25 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* уточнено содержание понятия «интеграционное развитие».

### **Труды апробационного характера**

8. Колобова В. В. Методические аспекты оценки интеграционного потенциала предприятий транспортной отрасли [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами: материалы VI междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 8 апреля 2020 г.). – Донецк: ДОННТУ, 2020. – С. 178–183 (0,4 / 0,2 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* предложено определение понятия «интеграционный потенциал», уточнен элементный состав интеграционного потенциала предприятий транспортной отрасли.

9. Колобова В. В. Современные формы интеграции предприятий транспортной отрасли [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Инженерная экономика и управление в современных условиях: материалы науч.-практ. конф., приуроченной к 50-летию инженерно-экономического факультета (г. Донецк, 9 октября 2019 г.). – Донецк: ДОННТУ, 2019. – С. 308–315 (0,5 / 0,25 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* на примере крупнейших транспортных компаний проанализирован опыт развития бизнеса через реализацию интеграционного потенциала.

10. Колобова В. В. Сущность и виды интеграционных стратегий [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы III междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 6–7 июня 2019 г.). Секция 1: Стратегическое управление развитием экономики. – Донецк: ДонАУиГС, 2019. – С. 105–108 (0,2 / 0,1 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* предложено определение понятия «интеграционная стратегия», рассмотрены основные виды интеграционных стратегий.

11. Колобова В. В. Анализ интеграционных стратегий современных компаний [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами: материалы V междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 17 апреля 2019 г.). – Донецк: ДОННТУ, 2019. – С. 311–320 (0,5 / 0,25 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* на примере крупнейших российских компаний проанализирован опыт использования интеграционных стратегий и определена их результативность.

12. Колобова В. В. Эволюция форм интеграции в экономике [Текст] / В. В. Колобова, Е. А. Шумаева // Развитие строительного комплекса и жилищно-коммунального хозяйства в Донецкой Народной Республике: сб. тезисов докладов I Республиканской науч.-практ. конф. (с междунар. участием) (г. Макеевка, 12 декабря 2018 г.). – Макеевка: ДОННАСА, 2019. – С. 114–117 (0,2 / 0,1 п.л.).

*Личный вклад соискателя:* систематизированы этапы эволюции форм интеграционного развития субъектов хозяйствования.

13. Колобова В. В. Інноваційні перспективи інтеграційного розвитку

промислових підприємств [Текст] / В. В. Колобова // Инновационные перспективы Донбасса: материалы междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 20–22 мая 2015 г.). – Т. 7: Реформирование менеджмента в условиях инновационного развития Донбасса. – Донецк: ДонНТУ, 2015. – С. 84–88 (0,3 п.л.).

14. Колобова В. В. Розвиток інтеграційних процесів на мікроекономічному рівні в умовах економічних криз [Текст] / В. В. Колобова // Стратегия устойчивого развития в антикризисном управлении экономическими системами: сб. материалов междунар. науч.-практ. конф. (г. Донецк, 22 апреля 2015 г.). – Донецк: ДонНТУ, 2015. – С. 78–82 (0,25 п.л.).

## АННОТАЦИЯ

**Колобова В. В. «Стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли».** – На правах рукописи.

*Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям сферы деятельности, в т. ч.: экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами).* – ГОУ ВПО «Донецкий национальный технический университет», Донецк, 2020.

Диссертация посвящена развитию научно-методических основ и разработке практических рекомендаций по формированию стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли в современных условиях.

В работе исследована экономическая сущность интеграции и формы интеграционного развития предприятий транспортной отрасли. Предложено авторское определение понятий «интеграционное развитие предприятий», «стратегия интеграционного развития предприятий транспортной отрасли», «потенциал интеграционного развития предприятий транспортной отрасли». Исследован зарубежный опыт интеграционного развития предприятий транспортной отрасли и определены возможности его адаптации в отечественную практику. Разработана концепция формирования стратегии интеграционного развития предприятий транспортной отрасли.

Исследованы современные тенденции развития транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик и выявлены особенности ее развития. Усовершенствована методика комплексного анализа факторов внешней и внутренней среды субъектов процесса интеграции, что позволило обосновать целесообразность интеграции предприятий железнодорожного транспорта Донецкой и Луганской Народных Республик. Выполнена диагностика потенциала интеграционного развития предприятий транспортной отрасли Донецкой и Луганской Народных Республик, основанная на системе показателей, характеризующих производственно-технологическую, финансово-экономическую и организационно-управленческую составляющие потенциала.

На основе имитационного моделирования ожидаемого экономического эффекта предложенных в работе стратегических альтернатив интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта ДНР и ЛНР осуществлена их оценка и научно обоснованный выбор наиболее оптимальной стратегии.



Разработана стратегия интеграционного развития предприятий железнодорожного транспорта и стратегическая карта создания Трансграничного концерна железных дорог Донецкой и Луганской Народных Республик.

*Ключевые слова:* экономическая интеграция, интеграционное развитие, формы интеграционного развития, стратегия интеграционного развития, потенциал интеграционного развития, предприятие транспортной отрасли.

## SUMMARY

**V. Kolobova. «Strategy of the integration development of transport enterprises».** – As a manuscript.

*A dissertation for obtaining the scientific degree of the Candidate of Economic Sciences (PhD in Economics) in the specialty 08.00.05 – Economics and Management of the National Economy (by industries and spheres of activity, including: economics, organization and management of enterprises, industries, complexes). – SEE HPE «Donetsk National Technical University», Donetsk, 2020.*

The thesis deals with the development of scientific and methodological foundations and the development of practical recommendations for the formation of a strategy of the integration development of enterprises in the transport industry in modern conditions.

The paper studies the economic essence of integration and forms of integration development of transport enterprises. The author's definition of the concepts «integration development of enterprises», «strategy of the integration development of transport industry enterprises», «potential for the integration development of transport industry enterprises» is put forward. The foreign experience of the integration development of the transport industry enterprises is analyzed and the possibilities of its adaptation into national practice are determined. The concept of forming a strategy for the integration development of transport enterprises has been elaborated.

The modern trends in the development of the transport industry in the Donetsk and Lugansk People`s Republics are investigated and the features of its development are revealed. The method of complex analysis of the external and internal environment factors in the subjects of the integration process has been improved. It has made possible to substantiate the feasibility of integrating the railway transport enterprises of the Donetsk and Lugansk People`s Republics. The diagnostics of the potential for the integration development of transport enterprises in the Donetsk and Lugansk People`s Republics, based on a system of indicators, characterizing the production and technological, financial and economic, organizational and management components of the potential, has been carried out.

In the thesis, an assessment and a scientifically substantiated choice of the most optimal strategy, based on simulation modeling of the expected economic effect of the strategic alternatives for the integration development of railway transport enterprises of the DPR and LPR, have been carried out. A strategy of the integration development of railway transport enterprises and a strategic map for the creation of the Cross-border Concern of the DPR and LPR railways have been developed.

*Key words:* economic integration, integration development, forms of integration development, strategy of integration development, potential for integration development, transport industry enterprise.