

УДК 332.14

DOI: 10.25806/uu-6535

СТРУКТУРНЫЕ ДЕФОРМАЦИИ И ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ КАК СИСТЕМНЫЕ БАРЬЕРЫ ПРОСТРАНСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ИНТЕГРАЦИИ РЕГИОНОВ

О.Э. Кириенко, Ю.К. Яруничева

Донецкий филиал РАНХиГС, Донецк, email: kirienko_2304@inbox.ru

Аннотация. В статье рассматриваются системные барьеры, препятствующие пространственно-экономической интеграции регионов с экономикой Российской Федерации на примере Донецка. Авторы показывают, что структурные деформации экономики (диспропорции отраслевой структуры, доминирование микробизнеса, деградация производственного потенциала) и инфраструктурные ограничения (разрушение транспортной и логистической сети, энергетическая изоляция, юрисдикционные разрывы) образуют устойчивый деструктивный цикл. На основе анализа эмпирических данных и актуальных источников идентифицированы ключевые барьеры интеграции. В развитие ранее выдвинутой концептуальной схемы преодоления институциональных барьеров авторы предлагают конкретный методический аппарат для ее практической имплементации. В его состав входят: формализованная процедура идентификации барьеров, инструмент ранжирования на основе сопоставления угрозы сохранения интеграционного разрыва и ресурсоемкости их снятия, а также подходы к комплексной увязке структурных и инфраструктурных проблем. Предлагаемый инструментарий ориентирован на использование при подготовке региональных программ развития и позволяет выстраивать последовательную логику устранения системных ограничений – в этом состоит прикладная ценность выполненного исследования.

Ключевые слова: пространственно-экономическая интеграция, структурные деформации, инфраструктурные ограничения, системные барьеры, предпринимательство, постконфликтные территории.

STRUCTURAL DEFORMATIONS AND INFRASTRUCTURAL LIMITATIONS AS SYSTEMIC BARRIERS TO THE SPATIAL AND ECONOMIC INTEGRATION OF REGIONS

O.E. Kirienko, Y.K. Yarunicheva

Donetsk Branch of RANEP, Donetsk, email: kirienko_2304@inbox.ru

Abstract. The article examines systemic barriers hindering spatial and economic integration, using the Donetsk Region as a case study. The authors demonstrate that structural distortions in the economy—including imbalances in the sectoral structure, the dominance of microbusinesses, and the deterioration of production capacity—together with infrastructural constraints, such as the destruction of transport and logistics networks, energy isolation, and jurisdictional discontinuities, form a persistent destructive cycle. Based on an analysis of empirical data and current sources, the key barriers to integration are identified. Building on a previously proposed conceptual framework for overcoming institutional barriers, the authors develop a specific methodological toolkit for its practical implementation. This toolkit includes a formalized procedure for identifying barriers, a ranking instrument based on comparing the risks associated with the persistence of integration gaps and the resource intensity required to eliminate them, as well as approaches to the integrated coordination of structural and infrastructural problems. The proposed toolkit is intended for use in the preparation of regional development programs and makes it possible to establish a consistent logic for eliminating systemic constraints. This constitutes the practical value of the study.

Keywords: spatial and economic integration, structural deformations, infrastructure constraints, systemic barriers, entrepreneurship, post-conflict territories.

Дата поступления статьи в редакцию: 07.08.2026

Дата принятия статьи в печать: 08.10.2026

Введение

Интеграция ДНР, ЛНР, Запорожской и Херсонской областей в хозяйственный комплекс России отнесена к приоритетам текущей региональной политики государства. Анализ показывает: воплощение этих процессов сопряжено не с единичными трудностями, а с целостным комплексом взаимосвязанных барьеров. Исчерпывающей характеристики природа этих препят-

ствий не получила. В официальных документах и научных публикациях эта проблематика раскрыта не в полном объеме.

Утрачивают ли привычные подходы к стратегическому анализу силу при оценке проблем рассматриваемых территорий? Да. Методологии, построенные на постулатах дефицита ресурсов, стабильности внешнего фона и предсказуемости результатов менеджмента, полностью несостоятельны применительно к таким регионам. Нужен отказ от корректировки существующей аналитической системы. Разработка новой критериальной базы для ранжирования задач по степени значимости - единственное решение.

В предшествующих публикациях авторы предложили концептуальную модель институциональной адаптации - последовательный переход от экстренного реагирования к стратегии долгосрочного развития с этапами «Экстренная поддержка», «Укрепление равновесия» и «Прогресс». Теперь этой концепции придан прикладной характер. Набор инструментов переводит общетерриториальные построения в методики: выявлять препятствия, классифицировать их по значимости и организовывать мониторинг. Главное нововведение - смещение фокуса с перечисления затруднений на анализ устойчивых взаимосвязей, где одни ограничения усугубляют действие других, образуя замкнутые циклы.

Цель исследования

Цель исследования - выделить и структурировать барьеры: деформации в отраслевой структуре экономики и инфраструктурные ограничения, а также предложить методические приемы, позволяющие выявлять и последовательно преодолевать эти препятствия. Конкретные задачи включают: характеристику ключевых структурных сдвигов в экономике ДНР; обобщение признаков инфраструктурной блокады; раскрытие механизмов, через которые диспропорции и инфраструктурные разрывы взаимно усиливаются; разработку диагностического подхода, учитывающего постконфликтную специфику; операционализацию трехэтапной модели устранения барьеров.

В основе исследования лежат системный анализ, институциональная экономика и теории региональной интеграции, адаптированные к условиям территорий с нарушенной связностью. Эмпирическая база сформирована на основе данных официальной статистики по малому и среднему предпринимательству Донецкой Народной Республики, аналитических материалов Корпорации МСП, а также фактических данных о проблемах в инфраструктуре за период 2025-2026 годов.

Искажения экономической структуры Донецкой Народной Республики вызваны наследием советского промышленного уклада, усугубленным военными повреждениями и разрывом производственных цепочек. Сводить все текущие сложности исключительно к последствиям вооруженного конфликта - значит допускать чрезмерное упрощение. Описанные барьеры самовоспроизводятся.

Значительная часть основных фондов региона повреждена или находится в законсервированном состоянии. Демографическая ситуация также вызывает беспокойство: население по некоторым оценкам сократилось в 2,8 раза (с 9 до 3,2 млн человек) (таблица 1), причем более 70% оттока приходится на возрастную группу 18-35 лет [4]. Это создает долгосрочный дефицит не только квалифицированных кадров, но и предпринимательской активности.

Результаты исследования

Секторальная структура характеризуется гипертрофией торговли (32%) на фоне слабости производственных отраслей (рис.1). Высокотехнологичные и перерабатывающие сегменты практически отсутствуют, что порождает внешнюю зависимость от поставок. Утрата кооперационных связей и промышленной базы в ходе боевых действий обернулась потерей фондов и квалифицированных кадров [3, 11].

Вместе с тем 2026 год дает и позитивные сигналы. По данным Корпорации МСП, общее число малых и средних предприятий в интегрируемых регионах увеличилось на 2,2 тыс., превысив 123,5 тыс. Наиболее выраженный прирост отмечен в ИТ-секторе (+12%), в строительной и научно-технической сферах (+10%) [2, 6]. Примечательно, что Донецкая Народная Республика опережает среднероссийский показатель по темпам роста числа МСП (2,3% против 2,2%) [6]. Это говорит о зарождении новых точек роста, однако структурный перекос пока сохраняется.

Отраслевая структура экономики ДНР

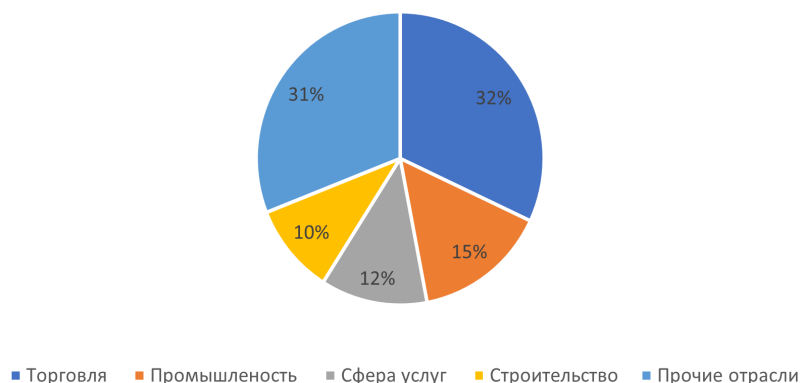


Рис. 1. Структурные деформации экономики интегрируемых регионов

Еще одна характерная черта - дробление бизнес-среды. Из примерно 57 тыс. субъектов МСП в ДНР подавляющая часть приходится на микропредприятия (до 15 работников) [2]. Слабая кооперация, преобладание самозанятости и неформальных трудовых отношений лишь закрепляют раздробленность, не позволяя сложиться устойчивым производственным цепочкам.

Социальная сфера также накапливает дисбалансы. Безработица, бедность и социальное напряжение дополняются миграцией - все вместе они образуют «ловушку низкого равновесия», когда экономика не производит внутренних импульсов к выходу из кризиса. Согласно оценкам РАНХиГС, дефицит кадров с необходимой квалификацией в интегрируемых регионах составляет от 43 до 67%, при этом почти каждый второй претендент на рабочее место вынужден подтверждать образование и приводить его в соответствие с российскими профстандартами. Наблюдается разрыв между завышенными ожиданиями соискателей по зарплате и реальными возможностями нанимателей, а также укоренившееся недоверие к службам занятости [4]. Совокупность этих обстоятельств объективно питает неформальную занятость, искажает статистику и усложняет как мониторинг, так и выработку адекватных мер.

Таблица 1

Основные количественные характеристики структурных деформаций

Показатель	Значение
Сокращение промышленного производства	70%
Сокращение численности населения в 2 раза	с 9 до 3,2 млн чел
Доля микропредприятий в структуре МСП	89,1%
Доля торговли в отраслевой структуре	32%
Дефицит квалифицированных кадров	43–67%
Прирост числа МСП в ДНР	2,3%

Вопреки распространенному подходу, где инфраструктурные ограничения сводят к списку препятствий, их оценку на недавно присоединенных территориях стоит считать самостоятельным, наиболее жестким параметром. Этот фактор напрямую блокирует встраивание субъектов в экономическое поле РФ.

Состояние транспортной инфраструктуры характеризуется критическим уровнем износа и разрушений. Отмечается значительное повреждение дорожного полотна, мостовых переходов и путепроводов. Железнодорожное сообщение с другими субъектами Российской Федерации фактически отсутствует, а пропускная способность существующих транспортных маршрутов остается крайне низкой [1].

Основными препятствиями на пути пространственно-экономической интеграции ДНР являются транспортно-логистические ограничения. Они обусловлены как физическим разрушением инфраструктуры, так и сохраняющимися угрозами безопасности [1]. По сведениям министра транспорта ДНР Александра Бондаренко, в ходе боевых действий были серьезно повреждены ключевые железнодорожные узлы и сортировочные станции [1]. Несмотря на техническую готовность местной железнодорожной сети к эксплуатации, прямое сообщение с городами России временно приостановлено по соображениям безопасности. Представители Республики неоднократно указывали, что основной целью боевых операций на территории Республики является затруднение транспортного сообщения ДНР с другими регионами, что трансформирует инфраструктурные ограничения в инструмент целенаправленного системного давления.

Ситуация июля 2026 года, когда были приостановлены прием и выдача заказов крупнейших маркетплейсов и торговых сетей в ДНР, – показательный пример реализации данного механизма. Председатель правительства ДНР Андрей Чертков пояснил, что часть трасс оказалась перекрыта из-за опасной обстановки, спровоцированной ударами украинских беспилотников; в ответ на это власти совместно с логистическими компаниями приступили к проработке безопасных альтернативных маршрутов для возобновления доставки товаров. Этот инцидент со всей очевидностью обнаруживает каскадную природу логистических ограничений: даже частичное перекрытие дорожных участков провоцирует масштабные сбои в цепочках поставок, причем негативные последствия выходят далеко за рамки торгового сектора, затрагивая снабжение населения товарами первой необходимости и деятельность волонтерских и социальных инициатив.

Энергетическая инфраструктура понесла критический урон в ноябре 2025 года, когда масштабная атака украинских беспилотных летательных аппаратов вывела из строя Зуевскую и Старобешевскую ТЭС. Глава Донецкой Народной Республики Денис Пушилин ввел режим чрезвычайной ситуации регионального характера; в наиболее острый период без электроснабжения оставались около полумиллиона человек – жители Донецка, Макеевки, Горловки и Ясиноватой. Заместитель министра промышленности и торговли РФ Иван Куликов оценил совокупную потребность в электроэнергии для восстановления инфраструктуры Донбасса и Новороссии примерно в 2,1 ГВт, не говоря уже о значительных объемах газа и воды, которые потребуются в ближайшие два-три года [3]. В апреле 2026 года из резервного фонда Правительства РФ было выделено порядка 3,5 млрд рублей на модернизацию и восстановление электросетевого хозяйства интегрируемых регионов [7]. Однако эти вливания пока не обеспечивают энергетической стабильности: перебои остаются регулярными, что прямо сдерживает производственную активность и отпугивает потенциальных инвесторов.

Серьезным тормозом для предпринимательской инициативы служит и отставание телекоммуникационной инфраструктуры. В ходе общения с жителями Ясиноватского района руководитель республики подтвердил, что в ряде населенных пунктов (в частности, в Верхнеторецком и Красном Партизане) сохраняются устойчивые проблемы с мобильной связью [9]. Отсутствие качественного покрытия и доступа в интернет блокирует развитие электронной коммерции, удаленного управления бизнесом и цифровых сервисов, что в современных реалиях ставит местных предпринимателей в заведомо неравное положение.

Отдельной проблемной зоной выступают юрисдикционные разрывы – расхождения в технических, строительных, экологических и иных нормативах, а также отсутствие отлаженных систем государственных услуг, усложненные регистрационные, лицензионные и сертификационные процедуры. В совокупности это создает институциональный зазор между правовыми режимами, который дезориентирует бизнес и способствует уходу деятельности в тень [14]. На заседании Совета Федерации сенатор от Запорожской области Дмитрий Ворона акцентировал внимание на том, что резиденты свободной экономической зоны в интегрируемых регионах не в силах выполнять взятые обязательства из-за обстрелов, перебоев с электричеством, водой и топливом; в связи с этим требуется незамедлительная корректировка Налогового кодекса, чтобы защитить интересы уже пришедших инвесторов [8].

Таким образом, юрисдикционные разрывы не просто сосуществуют с инфраструктурными ограничениями, но и многократно усиливают их действие, замыкая деструктивный цикл, препятствующий полноценной интеграции регионов в экономическое пространство Российской Федерации.

Таблица 2

Проявления инфраструктурных ограничений в ДНР

Проявление	Характеристика и последствия	Период
Закрытие пунктов выдачи заказов маркетплейсов	Приостановка приёма и выдачи заказов, отмена поставок товаров в пути	Июль 2026
Перекрытие трасс	Безопасных маршрутов осталось мало, альтернативные пути увеличивают издержки	2025–2026
Дефицит топлива	Выдача по лимиту (20–30 литров на человека)	2026
Нарушение железнодорожного сообщения	Подвоз ресурсов, эвакуация грузов под угрозой	2025

Анализ эмпирического материала позволяет выделить три основных механизма, посредством которых формируется и воспроизводится деструктивный цикл, где структурные диспропорции и инфраструктурные ограничения постоянно подпитывают друг друга.

Первый механизм: «Инфраструктура → Экономика → Демография». Исходная точка этого контура - разрушение дорожной и логистической сети. Оно влечет за собой увеличение издержек и перебои в поставках, что оборачивается закрытием предприятий и снижением реальных доходов населения. На следующем витке запускается миграционный отток, причем в его структуре преобладает молодежь (свыше 70% мигрантов). Убыль экономически активного населения сокращает налоговые поступления, а значит, регион лишается средств, необходимых для восстановления разрушенной инфраструктуры. Логистический коллапс июля 2026 года - яркая иллюстрация этого цикла: остановка пунктов выдачи заказов ударила по микробизнесу, сократила доходы населения и усилила миграционные настроения.

Второй механизм: «Структурная деформация → Зависимость → Уязвимость». Подавляющее доминирование микропредприятий означает, что у большинства не всегда есть значимый финансовый запас прочности. Их адаптивный потенциал крайне низок, а выживание напрямую зависит от бесперебойности логистических цепочек - любой сбой в поставках оборачивается для них полной остановкой деятельности. Для крупного сетевого ритейлера подобные сбои - временные неудобства, для микропредприятий - остановка операционной деятельности. Следствием становится сокращение экономической активности и перемещение бизнеса в неформальный сектор. Кроме того, квалификация местных специалистов зачастую не соответствует новым российским профессиональным стандартам, что снижает их востребованность. Многие организации не используют доступные формы государственной поддержки из-за сложности и запутанности административных процедур.

Третий механизм: «Юрисдикционные разрывы → Дезорганизация → Тенизация». Отсутствие унифицированных стандартов и нормативных требований создает препятствия на этапах регистрации, лицензирования и сертификации. Неопределенность предпринимателей в условиях расплывчатых и противоречивых административных правил стимулирует их переход в неформальный сектор. Это, в свою очередь, сокращает налогооблагаемую базу, ограничивая возможности государства по финансированию восстановительных мероприятий.

Выявленные механизмы функционируют не по отдельности, а в едином контуре, где суммарный деструктивный эффект значительно превосходит арифметическую сумму изолированных последствий. Логистический коллапс июля 2026 года высветил три системообразующих свойства сложившейся конфигурации ограничений:

- сетевой характер сбоя - нарушения затронули не отдельные звенья, а целостную структуру транспортных потоков, что делает проблему принципиально нерешаемой точечными вмешательствами;
- эффект каскадного распространения - исходный логистический сбой последовательно парализовал торговый сектор, затем ударил по конечным потребителям, а через них - по волонтерским и социальным проектам;
- мультипликативный эффект - логистические нарушения не просто сосуществуют со структурными деформациями, а многократно их усиливают: остановка бизнеса ведет к

падению доходов, сокращению налоговой базы и дефициту ресурсов на восстановление инфраструктуры.

Зафиксировано расхождение: в российской правовой системе ДНР имеет статус субъекта Российской Федерации, однако степень экономической и инфраструктурной интеграции этого региона в народнохозяйственный комплекс страны заметно ниже. Инфраструктурные и правовые лакуны осложняют включение субъекта в единое экономическое пространство. Выявленная совокупность барьеров – не простая сумма дискретных затруднений, а единый системный комплекс, где взаимосвязь и взаимное усиление элементов существенны. Такое положение дел интерпретируем как режим перманентной интеграционной изоляции.

Пошаговая методика, интерпретируемая как алгоритм, сведена в таблице 3. Этой процедурой несистематизированные эмпирические сведения преобразуются в структурированную программу, ликвидирующую препятствия. В основание логики алгоритма заложен принцип «от сбора информации к управленческому решению». Кратко. Каждый последующий этап базируется на итогах предшествующего, а обратная связь программно реализуется на финальной стадии, замыкающей весь операционный цикл.

Таблица 3

Адаптация методологии диагностики к условиям интегрируемых регионов

Элемент методологии	Классический подход	Адаптированный подход (для интегрируемых регионов)
Критерии классификации	Традиционные (экономические, правовые, организационные)	Расширение до 4 критериев: добавлен «зависимость от внешнего интеграционного ресурса»
Типология барьеров	Базовые категории	Введение двух дополнительных категорий: инфраструктурно-логистические барьеры и юрисдикционные разрывы
Матрица приоритизации	«Влияние — управляемость»	«Риск неинтеграции — затраты на преодоление»
Методы диагностики	Стандартные (статистика, опросы)	Специальные: анализ правовых коллизий, картирование разрушенной инфраструктуры, оценка «серых» зон налогообложения

Шаг 1 – сбор данных. Формирование эмпирической базы включает три основных источника: официальные статистические показатели (состояние экономики, занятости, демографии и инфраструктуры); экспертные оценки (реальное состояние дорог, степень разрушения коммуникаций, масштабы теневой занятости); картографирование инфраструктуры с фиксацией разрушенных участков и альтернативных логистических коридоров.

Шаг 2 – идентификация барьеров по расширенной классификации. Систематизация препятствий по четырем категориям: экономические барьеры (структурные диспропорции, дефицит инвестиций), правовые барьеры (неурегулированность статусных вопросов), инфраструктурные барьеры (транспортная блокада, энергетическая изоляция) и юрисдикционные разрывы (расхождения в стандартах, сложность сертификации).

Шаг 3 – оценка системной взаимосвязи барьеров. Выявление устойчивых деструктивных циклов (например, «инфраструктурный сбой → остановка бизнеса → сокращение налогов → дефицит средств на восстановление») с использованием методов анализа связей и экспертных сессий.

Шаг 4 – приоритизация на основе матрицы «риск неинтеграции – затраты на преодоление». Ранжирование барьеров: для каждого оценивается риск закрепления интеграционного разрыва и требуемые затраты на его устранение. Приоритет получают барьеры с максимальной угрозой сохранения статус-кво.

Шаг 5 – оценка ресурсных потребностей и источников финансирования. Определение объема ресурсов для устранения каждого барьера и возможных источников (бюджетные программы, государственно-частное партнерство, инвестиционные фонды, инструменты СЭЗ).

Шаг 6 – разработка поэтапного плана устранения барьеров. Формирование плана действий по трехэтапной модели: «Первая помощь» (неотложные меры), «Стабилизация» (инсти-

туциональные условия) и «Развитие» (долгосрочные интеграционные мероприятия). Для каждого этапа определяются целевые показатели и ответственные исполнители.

Цикл замыкается на седьмом этапе: данные мониторинга и корректировки по обратной связи направляются на начальную стадию алгоритма, что запускает его возобновление. К этой фазе относится непрерывное наблюдение за выполнением плана, отслеживание колебаний целевых индикаторов, смена приоритетов и перераспределение ресурсов. Накопленная информация питает первый шаг.

Концептуальная схема (изображение 2) убирает институциональные барьеры. В развитие этой модели мы собираем методические инструменты, которые переводят обобщенное описание стадий в детализированные прикладные алгоритмы. Именно этот комплекс превращает предложенную структуру в работающий инструмент.

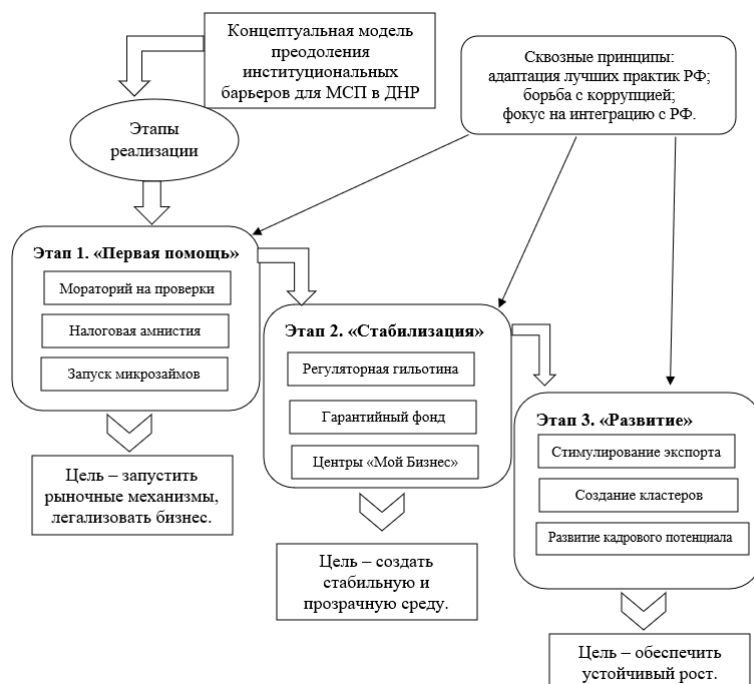


Рис. 2. Концептуальная модель преодоления институциональных барьеров для МСП Донецкой народной Республики [10]

Рисунок 2 задает лишь общий вектор. Перевод процесса в практическую плоскость требует отражения абстрактных целей в конкретных контрольных точках и вехах. Детализация названного методического инструментария достигается посредством трехступенчатой схемы демонтажа системных преград. Внутреннее наполнение каждой ступени составляют перечень ключевых операций и критерии их результативности. Стратегические задачи транслируются в менеджмент контролируемых решений. Переход от оперативной стабилизации к становлению прочных институциональных и инфраструктурных факторов полного вовлечения отражен таблицей 4.

Таблица 4

Трехэтапная модель преодоления системных барьеров

Этап	Название	Ключевые мероприятия	Критерии оценки эффективности
I	«Первая помощь»	Мораторий на проверки, налоговая амнистия, микрозаймы	Число легализованных субъектов
II	«Стабилизация»	Регуляторная гильотина, гарантийный фонд, центры «Мой бизнес», унификация стандартов	Объем гарантийного фонда
III	«Развитие»	Стимулирование экспорта, трансграничные кластеры, развитие кадров, инфраструктурные инвестиции	Рост экспорта, число кластеров

На этапе «Первая помощь» результативность стабилизационных мероприятий оценивают три группы количественных индикаторов. Первая отслеживает прирост числа официально зарегистрированных субъектов малого и среднего предпринимательства. Вторая – объем и структуру выданных грантов и микрозаймов. Эти же показатели измеряют доступность финансовых ресурсов для текущей работы предприятий в постконфликтных условиях. Третья группа описывает восстановление транспортной и энергетической сетей: измерителями служат протяженность введенных в строй участков автомобильных дорог и объем восстановленных генерирующих мощностей.

На этапе «Стабилизация» ключевым индикатором прогресса выступает масштаб институциональной реформы, операционализируемый через количество отмененных или систематически пересмотренных нормативных правовых актов, создающих избыточную административную нагрузку на предпринимателей, тогда как дополнительным критерием служит объем сформированного гарантийного фонда, характеризующий готовность региональной финансовой системы обеспечивать кредитное плечо для субъектов МСП при отсутствии у них залогового обеспечения; при этом востребованность центров «Мой бизнес», измеряемая числом обращений за консультационными и интеграционными услугами, выступает эмпирическим индикатором доверия предпринимательского сообщества к институтам публичной поддержки и одновременно сигнализирует о степени информированности бизнеса о доступных инструментах государственной помощи.

Анализ долгосрочной эффективности интеграционных процессов на стадии «Развитие» ведется по ряду критериев. Первый – масштаб и география экспорта субъектов МСП с интегрируемых территорий. Степень встраивания местных производителей в межрегиональные и международные цепочки выступает ключевым показателем их вовлеченности. Второй критерий – количество активно действующих трансграничных производственно-технологических структур, которые соединяют предприятия интегрируемых регионов. Это число сигнализирует о возрождении кооперационных связей и долгосрочных межрегиональных альянсов. Третье направление фиксирует сдвиги в квалификации трудовых ресурсов: анализируется доля персонала, переученного по отечественным профстандартам, соотношение компетенций с запросами нанимателей, а также оценивается, удалось ли снизить нехватку подготовленных кадров в фундаментальных отраслях [4].

Применение индикаторов в структуре регионального управления не сводится к фиксации конечных значений. Обнаружение расхождений между эмпирией и плановыми ориентирами позволяет оперативно настраивать рычаги административного регулирования. Это крайне важно, поскольку следовать логике результативно ориентированного менеджмента становится достижимо даже в обстановке высокого динамизма и нестабильности внешних условий.

Следует отметить, что реализация Свободной экономической зоны (СЭЗ) на интегрируемых территориях уже привлекла более 55 млрд рублей инвестиций и создала свыше 11 тыс. рабочих мест. Однако, как отмечают эксперты, система вошла в дисбаланс из-за противоречия с Налоговым кодексом. По оценке одного из сенаторов практически ни один участник СЭЗ не выполняет всех нормативных требований из-за тяжелейших условий в регионах. Это требует оперативного внесения изменений в законодательство для защиты инвесторов [8].

Заключение

Авторами обосновано доказательство того, что структурные деформации и инфраструктурные ограничения, характерные для интегрируемых регионов Российской Федерации, образуют не разрозненный набор проблем, а единый системный комплекс барьеров, блокирующий полноценную пространственно-экономическую интеграцию. Масштаб этих препятствий убедительно демонстрируют количественные показатели: промышленное производство сократилось на 70%, численность населения уменьшилась вдвое, в структуре бизнеса доминируют микропредприятия (89,1%), а отраслевая структура характеризуется выраженным перекосом с долей торговли 32%. Вместе с тем в 2026 году намечается определенная позитивная динамика – рост числа субъектов МСП в сфере информационных технологий (прирост 12%) и строительства (прирост 10%), что позволяет говорить о зарождающихся структурных сдвигах, хотя их устойчивость и глубина пока остаются открытым вопросом.

В ходе исследования удалось идентифицировать три ключевых механизма, формирующих и воспроизводящих деструктивный цикл: «инфраструктура → экономика → демография», «струк-



турная деформация → зависимость → уязвимость» и «юрисдикционные разрывы → дезорганизация → тенизация». Принципиально важным представляется то обстоятельство, что эти механизмы функционируют не изолированно, а в тесной взаимосвязи, выстраиваясь в систему взаимного усиления, где каждый из факторов подпитывает и усугубляет негативное действие других, замыкая порочный круг.

В развитие ранее предложенной концептуальной модели авторами разработан методический инструментарий ее практической реализации. Он охватывает три взаимосвязанных компонента: во-первых, адаптированную к постконфликтным условиям методологию диагностики, включающую расширенную классификацию барьеров и матрицу приоритизации «риск неинтеграции - затраты на преодоление»; во-вторых, формализованный алгоритм диагностики, состоящий из семи последовательных шагов - от сбора данных до мониторинга и корректировки; в-третьих, систему критериев оценки эффективности для каждого из трех этапов реализации модели.

Конкретные проявления инфраструктурных ограничений многообразны: транспортная блокада, нарушения железнодорожного сообщения, энергетическая изоляция (повреждение генерирующих мощностей, введение режима чрезвычайной ситуации), устойчивые проблемы с мобильной связью, юрисдикционные разрывы. Государство предпринимает шаги по смягчению этих ограничений - в апреле 2026 года из резервного фонда было направлено 3,5 млрд рублей на восстановление электросетевого хозяйства интегрируемых регионов. Однако, как показано в работе, разрозненные меры не способны снять системный характер проблемы - необходим комплексный подход, учитывающий взаимосвязи между отдельными барьерами.

Предложенный инструментарий позволяет перейти от общего, схематичного описания этапов к формализованным и воспроизводимым процедурам диагностики, приоритизации и мониторинга. В отличие от существующих методик, он учитывает постконфликтную специфику и дает региональным властям возможность не просто перечислять проблемы, а ранжировать их по критерию «риск неинтеграции и затраты» и формировать поэтапный план действий. Это существенно повышает практическую ценность полученных результатов и создает основу для их применения в управленческой практике - как на уровне региональных органов власти, так и при разработке федеральных программ интеграционного развития.

Направления дальнейших исследований видятся, во-первых, в апробации предложенного инструментария в рамках пилотных проектов на территории интегрируемых регионов; во-вторых, в разработке количественных методов оценки системного эффекта от реализации интеграционных мероприятий; в-третьих, в адаптации модели к специфике других субъектов Российской Федерации, вошедших в состав страны в 2022 году, с учетом их отраслевой и географической специфики.

Данная статья подготовлена в рамках государственного задания РАНХиГС.

Литература

1. Железнодорожное сообщение Донецка с российскими городами может стать регулярным [Электронный ресурс] // ФедералПресс, 30.05.2025. URL: <https://fedpress.ru/amp/news/80/society/3382418> (дата обращения: 30.08.2026).
2. Количество МСП в исторических регионах растет в сфере ИТ, строительства и науки [Электронный ресурс] // Луганский Информационный Центр, 26.05.2026. URL: <https://lug-info.ru/news/kolichestvo-msp-v-istoricheskikh-regionah-rastet-v-sfere-it-stroitelstva-i-nauki/> (дата обращения: 30.08.2026).
3. Более двух ГВт электроэнергии требуется на восстановление инфраструктуры Донбасса и Новороссии [Электронный ресурс] // Луганский Информационный Центр, 04.04.2025. URL: <https://lug-info.ru/news/bole-dvuh-gvt-elektroenergii-trebuetsja-na-vozstanovlenie-infrastruktury/> (дата обращения: 30.08.2026).
4. Все дело в доверии. Специфика занятости на воссоединенных территориях [Электронный ресурс] // Аргументы и Факты, 14.07.2026. URL: <https://aif.ru/politics/russia/vsyo-delo-v-doverii-specifika-zanyatosti-na-vozsoedinennyh-territoriyah> (дата обращения: 30.08.2026).
5. Рябков: Макрону известно о способах организовать диалог с Россией [Электронный ресурс] // ВЗГЛЯД.РУ, 26.12.2025. URL: <https://m.vz.ru/news/2025/12/26/1383510.html> (дата обращения: 30.08.2026).
6. Корпорация МСП: активнее всего в новых регионах растет число МСП в сфере ИТ, строительства и науки [Электронный ресурс] // Цифровая платформа МСП, 26.05.2026. URL: <https://xn--1lagf.xn--plai/>

services/news/detail/korporatsiya-mssp-aktivnee-vsego-v-novykh-regionakh-rastet-chislo-mssp-v-sfere-it-stroitelstva-i-nauki/ (дата обращения: 30.08.2026).

7. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 16 апреля 2026 г. № 861-р» // Официальное опубликование правовых актов. — URL: publication.pravo.gov.ru/document/0001202604160023 (дата обращения: 30.08.2026).

8. В СФ предложат меры для поддержки инвестиций в исторических регионах [Электронный ресурс] // СенатИнформ, 01.07.2026. URL: https://senatinform.ru/news/v_sf_predlozhat_mery_dlya_podderzhki_investitsiy_v_istoricheskikh_regionakh/ (дата обращения: 30.08.2026).

9. Пушилин обсудил с жителями Ясиноватского района восстановление прифронтовых территорий [Электронный ресурс] // МК-Донбасс, 24.10.2025. URL: <https://www.mk-donbass.ru> (дата обращения: 30.08.2026).

10. Кириенко, О. Э. Институциональные барьеры пространственно-экономической интеграции малого и среднего предпринимательства в Донецкой Народной Республике / О. Э. Кириенко, Ю. К. Яруничева // Финансовый менеджмент. - 2026. - № 4. - С. 193-205. - EDN EGPBGJ.

11. Сергеева А.В. Синергетические мейнстримы развития стратегического партнерства предпринимательских структур Донецкой Народной Республики // Проблемы современной экономики. 2022. № 3 (83). С. 170-176.

12. Афоничкин А.И., Михаленко Д.Г. Институциональные факторы и условия развития интеграционных процессов в экономике // Вестник Волжского университета им. В.Н. Татищева. 2023. № 2 (52). С. 15-25.

13. Коркин М.А. Основные препятствия и возможности развития инновационного предпринимательства в регионах Российской Федерации // Вестник университета. 2025. № 8. С. 29-38.

14. Шаститко А.Е., Фатихова А.Ф. Институциональные барьеры и их влияние на развитие малого и среднего предпринимательства в регионах // Вопросы государственного и муниципального управления. 2023. № 4. С. 45-70.