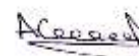


Министерство образования и науки
Донецкой Народной Республики
Государственное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Донецкая академия управления и государственной службы
при Главе Донецкой Народной Республики»

На правах рукописи



Берко Анна Константиновна

**РАЗВИТИЕ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА**

Специальность 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Экземпляр диссертации идентичен
по содержанию другим
экземплярам, которые были
представлены в диссертационный
совет
Ученый секретарь диссертационного
совета Д 01.001.01
канд. гос. упр., доцент
Кретова А.В.



Научный руководитель:
кандидат экономических наук, доцент
Лизогуб Римма Петровна

Донецк 2021

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА.....	14
1.1. Теоретические подходы к формированию и реализации государственной политики в системе общественного транспорта.....	14
1.2. Механизм реализации государственной политики и составные компоненты системы общественного транспорта	30
1.3. Исследование мировых тенденций государственной политики и управления в системе общественного транспорта.....	41
Выводы к главе 1.....	53
ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ	55
2.1. Нормативная правовая база исследования функционирования системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики.....	55
2.2. Оценка эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики.....	85
2.3. Выявление факторов и критериев, влияющих на эффективность функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики.....	94
Выводы к главе 2.....	116

ГЛАВА 3. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ	119
3.1. Концепция развития системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики.....	119
3.2. Модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики.....	138
3.3. Подходы к оцениванию эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики	164
Выводы к главе 3.....	176
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	180
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	183
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	209
Приложение А. Справки о внедрении результатов исследования.....	210
Приложение Б. Сравнительная характеристика подходов к управлению.....	216
Приложение В. Параметры организации общественного транспорта в разных странах	218
Приложение Г. Нормативная правовая база Донецкой Народной Республики в системе общественного транспорта.....	222
Приложение Д. Перечень государственных услуг в сфере транспорта Донецкой Народной Республики	227
Приложение Е. Анкета для оценки качества предоставляемых услуг системой общественного транспорта Донецкой Народной Республики	229
Приложение Ж. Оценка качества транспортного обслуживания наиболее загруженных маршрутов общественного транспорта Донецкой Народной Республики	234

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Государственная политика является важной сферой деятельности общества и государства. От ее эффективности зависит успешность государства, благополучие общества и достойная жизнь каждого человека. Формирование и реализация эффективной государственной политики в системе общественного транспорта является важнейшей целью, которую предстоит решать в ближайшее время. Актуальность этой цели определяется тем, что общественный транспорт обеспечивает экономическое и социальное развитие общества.

Современная государственная политика Донецкой Народной Республики (далее – ДНР) формируется и реализуется в чрезвычайно сложных внутренних и внешних экономических и социально-политических условиях.

Механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта оказывает непосредственное влияние на существенные характеристики системы, формы ее взаимодействия с другими системами. Действующий механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР не обеспечивает эффективное функционирование системы, что подтверждается отсутствием согласованности между элементами системы, ее низкой адаптивностью, неэффективностью управления, растущим противоречием между запросами рынка на транспортные услуги и невозможностью существующей системы общественного транспорта их удовлетворить.

При таких обстоятельствах государственным приоритетом должно стать применение современных подходов к управлению, развитие механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта, разработка и реализация концепции развития системы. Также необходимо применять усовершенствованные подходы к оценке эффективности функционирования и развития системы общественного транспорта для того,

чтобы своевременно выявлять отклонения в деятельности системы и механизма реализации государственной политики в данной системе. Все это подтверждает актуальность темы диссертационного исследования.

Степень разработанности темы исследования. В течение последнего столетия теория и практика управления в мире развивались высокими темпами, опираясь на основы, которые были заложены школами классического и научного менеджмента, представленные трудами таких ученых, как: И. Ансофф [1], М. Вебер [2], Дж.М. Кейнс [3], Ф. Тейлор [4], А. Файоль [5], Г. Форд [6], Г. Эмерсон [7] и др. Проблемам управления, а также исследованию механизмов посвящены работы: Г. Атаманчука [8], Г. Губерной [9], В. Дорофиенко [10], А. Кретовой [11], Л. Костровец [12], В. Осейчука [13], Н. Пушкаревой [14] и др. Основы государственной политики и механизм ее реализации рассмотрены в исследованиях Д. Воронцова [15], С. Захарова [16], А. Олейниковой, Е. Харченко [17], А. Шемякова [18] и др.

Теоретические и практические аспекты развития системы общественного транспорта нашли отображение в научных трудах Л. Барышниковой [19], Е. Гнединой [20], Д. Ильченко [21], Р. Лизогуб [22], К. Меджидова [23], Е. Мельниковой [24], Л. Миротина [25], Т. Поповой [26], Е. Рудневой [27], Б. Чегодаева [28] и др. Значительный вклад в исследования и разработку моделей, методов и алгоритмов решения многоаспектных задач управления системой общественного транспорта внесли Н. Вихрева, А. Гузенко [29], С. Легкий [30], Ю. Меров [31], А. Рахматуллина [32] и др. Вопросы усовершенствования управления системой общественного транспорта отображены в научных работах: В. Вдовиченко [33], В. Кучменко [34], А. Пивоварова [35], Ю. Пцаревой [36] и др.

Не отрицая значительных достижений в области исследований усовершенствования управления системой общественного транспорта, стоит отметить, что ряд вопросов, касающихся развития механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта, требует более глубокого изучения.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка

теоретических положений и практических рекомендаций по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта на основе повышения экономической, социальной и экологической эффективности функционирования системы.

Для достижения сформулированной цели в диссертационном исследовании необходимо решить следующие **задачи**:

расширить понятийно-категориальный аппарат теории управления за счет понятия «государственная политика в системе общественного транспорта»;

развить теоретические основы управления в части систематизации моделей формирования и реализации государственной политики в системе общественного транспорта;

предложить научно-методический подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР в контексте определения эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики;

сформировать концепцию развития системы общественного транспорта ДНР;

разработать модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР;

предложить комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР;

усовершенствовать методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР.

Объектом исследования являются процессы реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Предметом исследования является развитие механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Диссертация выполнена в соответствии с паспортом специальности 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям сферы

деятельности, в т.ч.: менеджмент), в частности, п. 10.4 «Государственная политика, механизмы, методы и технологии ее разработки и реализации. Стратегии и тактики в осуществлении государственной политики»; п. 10.5 «Особенности разработки и реализации государственной политики в экономической и социальной сферах. Прямые и обратные связи государственной политики, механизмов, методов и технологий ее разработки и реализации. Развитие форм государственно-частного партнерства. Управление государственным имуществом»; п. 10.13 «Оценка управления организациями как социальными и экономическими системами. Критерии оценки эффективности управления. Методы и показатели оценки результативности управления».

Научная новизна полученных результатов заключается в разработке теоретических положений и практических рекомендаций по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта на основе повышения экономической, социальной и экологической эффективности функционирования системы. К числу наиболее весомых результатов, определяющих научную новизну диссертационного исследования, относят следующие:

усовершенствованы:

научно-методический подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР в контексте определения эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики, который, в отличие от существующих, заключается в необходимости его применения в целенаправленных и последовательных управленческих воздействиях на реализацию государственной политики в системе общественного транспорта, а также позволяет сбалансировать спрос и предложение на рынке транспортных услуг, устранить существующие противоречия между запросами потребителей и возможностями системы общественного транспорта ДНР;

модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, особенностью которой является определение ориентиров развития общественного транспорта, направленных на

удовлетворение социально-экономических потребностей рынка транспортных услуг и консолидацию интересов потребителей и перевозчиков, что позволяет оптимизировать затраты системы и максимизировать качество предоставляемых услуг;

методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР, отличием которого является учет изменений на рынке транспортных услуг и сопоставление интегральных показателей развития системы общественного транспорта ДНР за отдельные периоды, что является информационной основой для управления системой общественного транспорта ДНР в соответствии с требованиями рынка и выявления отклонений в реализации государственной политики ДНР;

получили дальнейшее развитие:

понятийно-категориальный аппарат теории управления за счет понятия «государственная политика в системе общественного транспорта», под которым понимается государственная деятельность совместно с заинтересованными лицами по формированию и внедрению целей, программ и проектов государственного уровня, основными задачами которой выступают поддержка, контроль и совершенствование системы общественного транспорта, производимая в условиях ограниченности ресурсной базы и осуществляемая в рамках специфических особенностей страны.

систематизация моделей формирования и реализации государственной политики, отличающаяся выбранными критериями сравнения, которые включают принципы и подходы к управлению, уровни принятия управленческих решений, разработки мероприятий и программ, которая позволила раскрыть особенности функционирования механизма реализации государственной политики в зависимости от выбранной модели и определить направления совершенствования государственной политики в системе общественного транспорта;

концепция развития системы общественного транспорта ДНР, базирующаяся на обобщенной системе критериев и программах развития городов ДНР, реализация которой позволит повысить качество предоставляемых

транспортных услуг и, как следствие, увеличить пассажирооборот, производительность, удовлетворенность пассажиров и эффективность функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР;

комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, отличием которого является учет особенностей ее развития, конкурентных возможностей, организационной структуры и ресурсного обеспечения, что позволит органам государственной власти и местным администрациям осуществлять непрерывный мониторинг и своевременно реагировать на изменения в системе общественного транспорта ДНР.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Теоретическая значимость исследования заключается в том, что полученные научные результаты расширяют понятийно-категориальный аппарат теории управления, систематизируют существующие модели формирования и реализации государственной политики и обосновывают необходимость развития механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Практическая значимость основных положений диссертации заключается в доведении теоретических положений до уровня конкретных предложений по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, которые могут быть использованы органами государственной власти и местными администрациями при совершенствовании системы управления транспортной деятельностью, а также при подготовке законодательных и нормативных актов, связанных с разработкой и реализацией государственной политики в транспортной сфере.

Диссертация является законченным научным трудом, выполненным в ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики» по теме «Исследование традиционных и новых тенденций, закономерностей, факторов и условий функционирования и развития

региональных социально-экономических систем: маркетинг-логистические аспекты» (номер государственного учета НИОКТР № 0119D000077 от 25.04.2019), где автором предложено и обосновано развитие механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР на основе повышения экономической, социальной и экологической эффективности функционирования системы.

В рамках диссертационного исследования выполнялись работы (договор от 05.11.2018 №275/с) по теме: «Функциональное обследование и разработка показателей для оценки эффективности работы организационной структуры управления Государственного комитета по экологической политике и природным ресурсам при Главе Донецкой Народной Республики». Результаты исследования востребованы на государственном уровне в рамках деятельности Государственного комитета по экологической политике и природным ресурсам при Главе Донецкой Народной Республики и могут быть учтены при разработке экологической политики ДНР (справка о внедрении от 19.04.2021 №№03/1-4251).

Практические рекомендации по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта учтены Администрацией города Ясиноватая при разработке долгосрочных программ и проектов развития города (справка о внедрении от 15.04.2021 №01-01-23-2055-1).

Разработанная концепция развития системы общественного транспорта ДНР может быть использована при разработке программ развития Государственного предприятия «Донецкая железная дорога» (справка о внедрении от 23.04.2021 №2052/1347).

Результаты исследования способствуют решению важных для общественного транспорта задач, могут быть использованы при принятии управленческих решений ООО «Луганскавтотранс», а также при разработке долгосрочных планов и программ развития отрасли (справка о внедрении от 26.04.2021 №01/2604).

Основные теоретические разработки и выводы диссертационного

исследования используются в учебном процессе ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики» при изложении содержания учебных дисциплин «Государственная политика и управление», «Основы государственного и муниципального управления», «Транспортный менеджмент», «Управление транспортными системами», «Моделирование взаимодействия транспортных систем» (справка о внедрении от 19.04.2021 №01-06/597).

Справки о внедрении результатов исследования приведены в Приложении А.

Методология и методы исследования. Теоретическую и методическую базу диссертационного исследования составляют научные подходы, принципы и концепции, представленные в трудах зарубежных и отечественных ученых в сфере управления.

В процессе исследования использована совокупность общих и специальных методов и подходов, которые соответствуют цели и задачам исследования: сравнительно-исторический, дедукции и системный подход (рассмотрение генезиса понятий «государственная политика», «система общественного транспорта» и расширение понятийно-категориального аппарата за счет понятия «государственная политика в системе общественного транспорта»); обобщения и систематизации (исследование мировых тенденций государственной политики в системе общественного транспорта); статистический анализ, синтез и экспертные оценки (мониторинг, анализ и оценка состояния системы общественного транспорта ДНР и существующего механизма реализации государственной политики в данной системе); графическое представление аналитических данных (представление анализируемых показателей развития системы общественного транспорта ДНР); факторный анализ (выявление факторов, влияющих на функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР); экономико-математический метод (оценка эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР).

Для обработки экономической информации, построения таблиц, диаграмм и

рисунков использованы современные компьютерные технологии и пакеты прикладных программ Microsoft Office®.

Информационную базу исследования составили нормативные правовые и отчетные документы министерств и ведомств, официальные статистические данные, аналитические издания, планы и программы развития городов ДНР, электронные ресурсы, периодические научные издания, монографии и другие открытые источники, а также анкетные данные, собранные и обработанные соискателем в ходе выполнения диссертации.

Положения, выносимые на защиту:

1. Расширение понятийно-категориального аппарата теории управления за счет понятия «государственная политика в системе общественного транспорта».

2. Систематизация моделей формирования и реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

3. Научно-методический подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР в контексте определения эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики.

4. Концепция развития системы общественного транспорта ДНР.

5. Модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

6. Комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

7. Методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР.

Степень достоверности и апробация результатов. Диссертационное исследование является самостоятельным научным трудом, достоверность результатов подтверждается широким охватом теоретической и эмпирической базы исследования, посвященной механизму реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Представленные в работе и выносимые на защиту концептуальные, научные

и методические положения и выводы получены автором лично и имеют отражение в научных публикациях.

Основные результаты диссертационного исследования представлены на научно-практических конференциях: «Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий» (г. Донецк, 2018-2020 гг.); «Актуальные проблемы и перспективы развития менеджмента и маркетинга производственных и социальных систем» (г. Донецк, 2018-2020 гг.); «Управление социально-экономическими системами, правовые и исторические исследования: теория, методология и практика» (г. Брянск, 2019 г.); «Инновационные направления развития маркетинга: теория и практика» (г. Луганск, 2020 г.); «Современные тенденции науки и практики» (г. Донецк, 2020 г.).

Публикации. По теме диссертации опубликованы 23 научные работы, в том числе: 12 статей в рецензируемых научных изданиях, 2 статьи в других изданиях, 9 работ апробационного характера. Общий объем опубликованных научных работ составляет 7,1 п.л., из них 5,95 п.л. принадлежит лично автору.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Теоретические подходы к формированию и реализации государственной политики в системе общественного транспорта

Формирование и эффективная реализация государственной политики в системе общественного транспорта является необходимым условием для достижения высоких темпов экономического роста, обеспечения безопасности и обороноспособности государства, повышения качества жизни населения, наполнения бюджета и т.д.

Основные принципы и поставленные цели реализации государственной политики в системе общественного транспорта разных государств непосредственно связаны с главными задачами экономического, социального и экологического развития страны, ее внутри и внешнеполитическим положением.

Раскрытие сущности понятия «государственная политика в системе общественного транспорта» необходимо осуществлять поэтапно с помощью сравнительно-исторического метода и метода дедукции. Для того чтобы рассмотреть сущность данного понятия необходимо изучить основополагающие понятия в контексте исследования: «государственная политика», «система», «общественный транспорт».

Государственная политика в традиционном понимании интерпретируется как среда взаимодействия между различными социальными группами, партиями, нациями, народами, государствами, властью и населением, а также гражданами и их объединениями.

Современные политологи, основываясь на трудах мыслителей прошлого (Аристотель определял политику как искусство управления государством, Демокрит считал такое искусство высшим из всех искусств), отмечают, что государственная политика – это также искусство возможного, искусство компромиссов, искусство согласования желаемого и объективно достижимого.

Государственная политика – важная часть человеческой культуры, так как любой человек автоматически является вовлеченным в политические отношения в той или иной мере [17].

Значимость государственной политики в современном мире определяется ее функциями (рисунок 1.1).

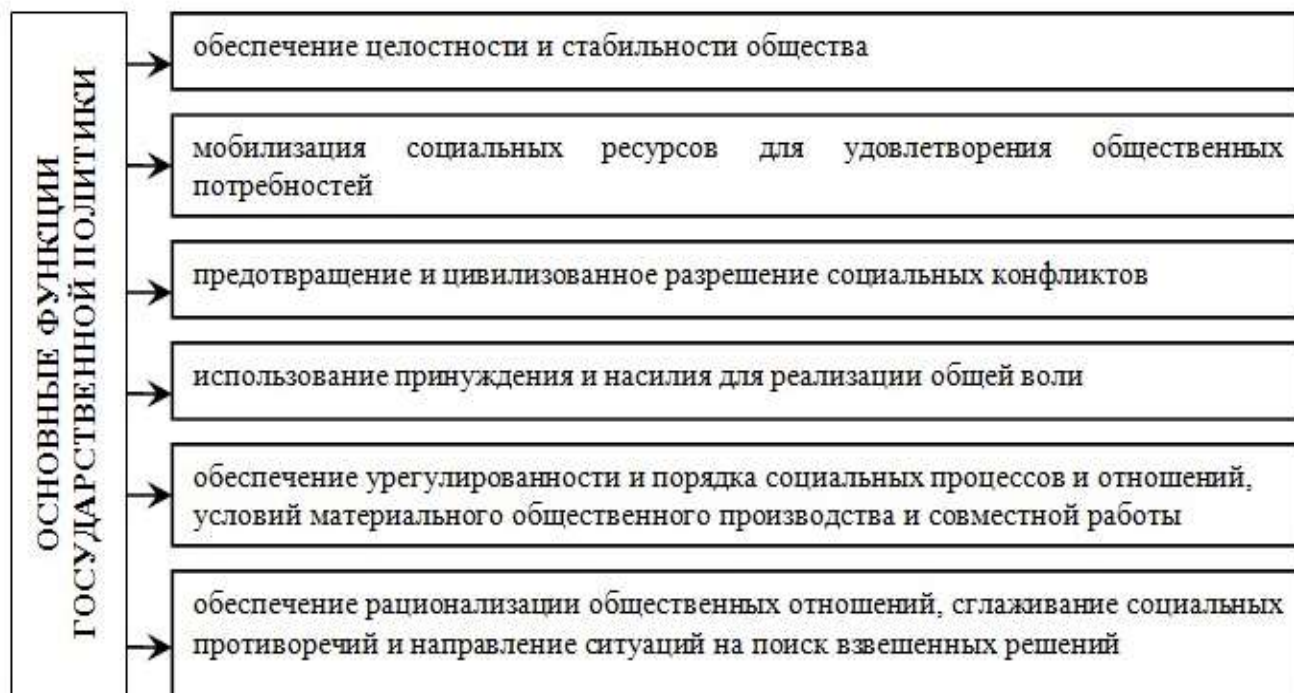


Рисунок 1.1 – Основные функции государственной политики [составлено автором на основе [17]]

Государственная политика как вид деятельности может осуществляться на четырех уровнях (рисунок 1.2).

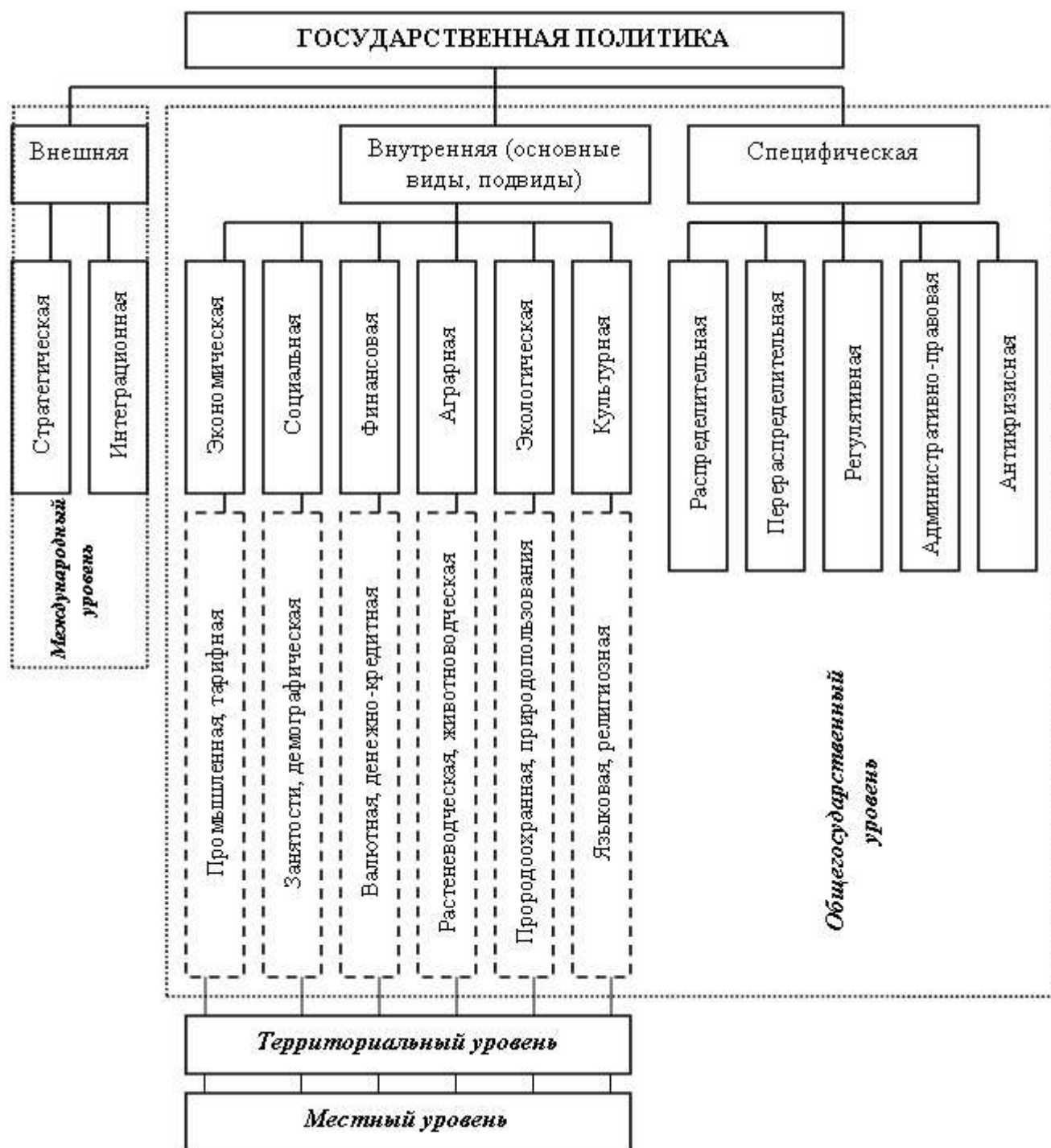


Рисунок 1.2 – Структура системы государственной политики [усовершенствовано автором на основе [37, с. 15]]

Первый (низший) включает решения местных проблем. Местный уровень предполагает деятельность, связанную с реализацией органами местного самоуправления собственных самоуправляющихся и делегированных государством полномочий.

Второй (территориальный) уровень (районный, областной) требует

вмешательства государства.

Политическая деятельность активно осуществляется группами и ассоциациями гражданского общества, а также органами местного самоуправления, которые заинтересованы в экономическом развитии определенной территории. Местные администрации, как правило, защищают государственные интересы по соответствующим вопросам государственной политики.

Центральное место в структуре системы государственной политики занимает третий – общегосударственный уровень, который определяется преимущественно положением государства как основного института организации жизни граждан, распределения и перераспределения ресурсов, национальной политикой [37, с. 13].

Основными агентами политической деятельности на четвертом – международном уровне являются национальные и транснациональные организации: ООН, ЮНЕСКО, ЕС, НАТО, СНГ и др.

На основании изученной научной литературы можно сформулировать основные подходы к толкованию содержания понятия «государственная политика», представленные в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Основные подходы к толкованию содержания понятия «государственная политика»

Трактовка понятия	Источник
1	2
основные принципы, нормы и деятельность по осуществлению государственной власти	Финансовый словарь [38]
проводимый государством и его органами политический курс, определение целей внутренней и внешней политической деятельности и сама эта деятельность, направленная на решение определенных задач в центре и на местах, в стране и за рубежом	Словарь «Государство и право» [39]
форма политического процесса, которая реализуется в государственном пространстве, поддерживается информационно-коммуникационными и другими видами ресурсов, представлена целостным комплексом вертикальных и горизонтальных взаимодействий его участников	С. Телешун [40, с. 185]

Продолжение таблицы 1.1

1	2
совокупность целей, заданий, приоритетов, принципов, стратегических программ и плановых мероприятий, которые разрабатываются и реализуются органами государственной власти с привлечением институтов гражданского общества. Это целеустремленная деятельность органов государственной власти по решению общественных проблем, достижению и реализации общезначимых целей развития всего общества или его отдельных сфер	А.Д. Шемяков [18, с. 83]

На рисунке 1.3 представлена обобщенная классификация основных принципов государственной политики в любой системе, в том числе и в системе общественного транспорта.

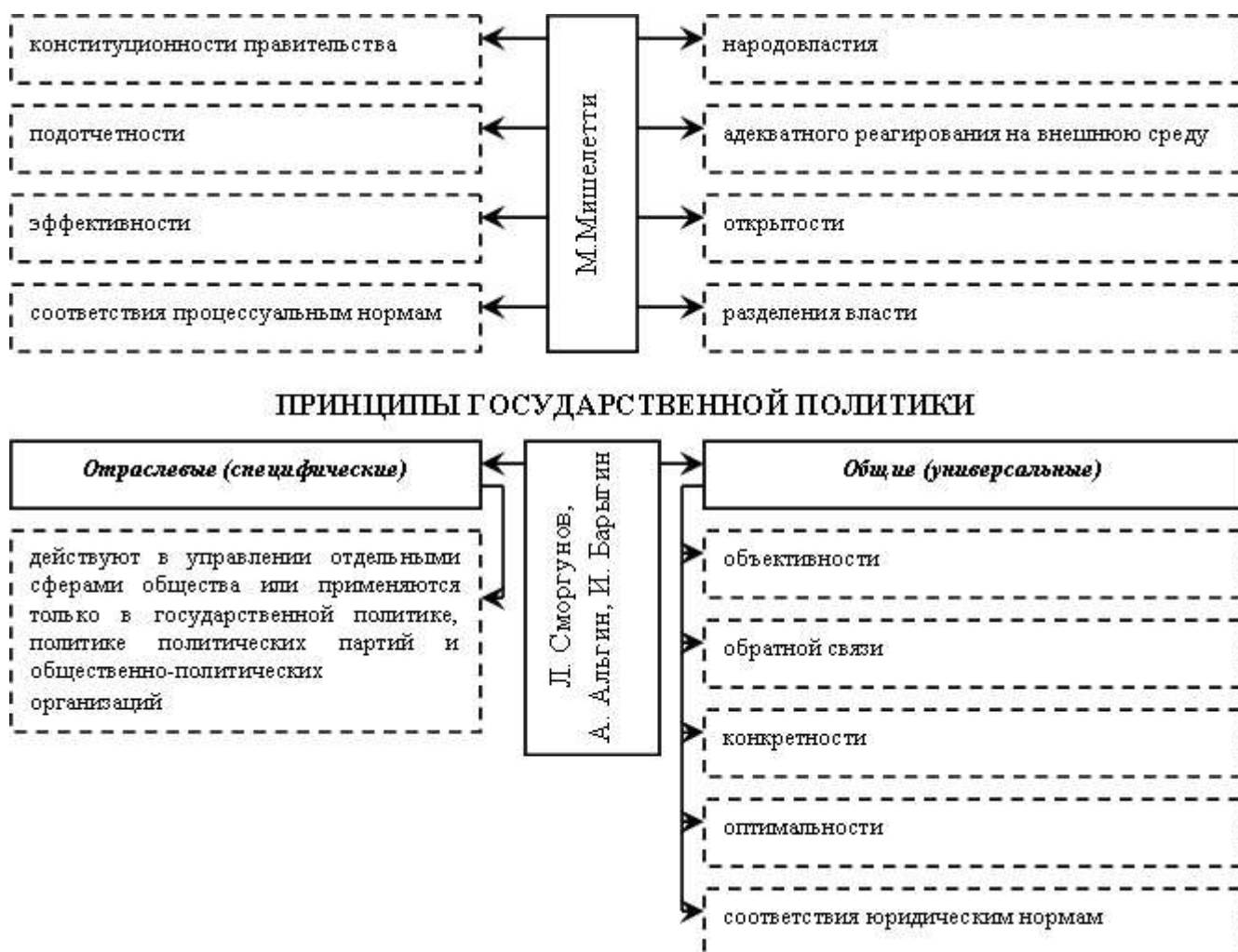


Рисунок 1.3 – Классификация принципов государственной политики [составлено автором на основе [41; 42]]

Основной упор в рамках проведенного исследования делается на необходимости рассмотрения общественного транспорта в качестве целостной системы.

Термин «система» используют в тех случаях, когда хотят охарактеризовать исследуемый или проектируемый объект как нечто целое (единое), сложное, о котором невозможно сразу дать представление, показав его, изобразив графически или описав математическим выражением (формулой, уравнением и т.п.), и желают подчеркнуть, что это что-то большое, сложное и при этом целое, единое [43, с. 14].

Понятие «система» впервые выдвинуто и обосновано американскими учеными Г.Х. Гудом и Р.Э. Маколом в работе по системотехнике [44].

В большой советской энциклопедии определение «система» означает: «...объективное единство закономерно связанных друг с другом предметов, явлений, а также знаний о природе и обществе...» [45, с. 158]. Определение подчеркивает, что понятие элемента (соответственно, системы) можно применять как к существующим, материально реализованным предметам, так и к знаниям об этих предметах или о будущих их реализациях.

В одной из общепризнанных работ физиолога П.К. Анохина «Теория функциональной системы» (1970 г.) дано 12 формулировок понятия «система» от различных авторов [46, с. 19].

В книге В.Н. Волкова и А.А. Денисова, ученые уже говорят о 30 определениях понятия «система» [47]. В настоящее время количество определений понятия «система» во много раз больше.

На сегодняшний день существует множество определений понятия «система», отличающихся формой и содержанием. Первоначально это была лишь совокупность элементов (компонентов) и связей между ними, затем сюда вошло понятие цели систем (целеполагания), а также появился наблюдатель-исследователь систем – обобщающее название человека (специалиста), занятого обучением, исследованием, проектированием, конструированием, принятием решений, которого в теорию систем ввел У.Р. Эшби [48].

Для того, чтобы объект являлся системой, он должен обладать, по меньшей мере, четырьмя свойствами (условиями «1...4») [49, с. 82]:

- №1 – целостность и членимость;
- №2 – наличие связей;
- №3 – организация;
- №4 – интегративные качества.

Ведущей характеристикой систем является свойство №3. Оно отражает изменение энтропии систем и представляет одну из частных, однако, главных характеристик организованности. Организация отличается от системы тем, что охватывает только те свойства элементов, которые связаны с процессами сохранения и развития целостности, т.е. существования системы. Это проявляется в снижении энтропии (степени неопределенности) системы $H(S)$ по сравнению с энтропией системоформирующих факторов $H(F)$, определяющих возможность создания системы. Формально свойство №3 можно представить соотношением системоформирующих F факторов [50, с. 7]:

$$H(S) < H(F) \leq k \ln n a \gamma b l t , \quad (1.1)$$

где k – постоянная Больцмана ($k = 1,3 * 10^{-16}$ эрг*К⁻¹);

n – число элементов системы;

a – число системозначных свойств элемента;

γ – число существенных связей, которыми может обладать элемент;

b – число системозначных свойств;

l и t – число, соответственно, квантов пространства и времени, в которых может находиться, существовать элемент, связи и их свойства.

В соответствии с чем, возникновение организации в системе – это:

- формирование существенных связей элементов системы;
- упорядоченное распределение связей и элементов во времени и пространстве.

Именно так складывается структура системы, а свойства ее элементов

трансформируются в функции системы, связанные со свойством №4, что присуще системе в целом, но не свойственно ни одному из ее элементов в отдельности. Наличие интегративных качеств указывает, что свойства системы хотя и зависимы от свойств элементов, но не определяются ими полностью. Отсюда следует важный вывод:

- система не сводится к простой совокупности элементов;
- расчлняя систему на отдельные части, изучая каждую из них в отдельности, нельзя познать все свойства в целом.

Применение термина «система» в привязке к понятию «общественный транспорт» является очень важным. Чтобы это обосновать, следует сначала раскрыть сущность термина «общественный транспорт».

Понятие «общественный транспорт» до сих пор не имеет строгого определения, как в экономическом, так и в юридическом смысле.

Согласно «Отчету по результатам мониторинга рынка перевозок пассажиров наземным транспортом Хабаровского края», представленного на официальном сайте Министерства экономического развития Хабаровского края, выделено следующее определение «общественного транспорта»: «В практике используют понятие общественного транспорта, выделяя из транспорта общего пользования пассажирские перевозки. Общественный транспорт – это пассажирский маршрутизированный транспорт, доступный и востребованный к использованию населением. Услуги общественного транспорта одновременно предлагаются достаточно большому количеству пассажиров с определенным графиком движения» [51].

Примеры использования термина «общественный транспорт» и производных от него категорий «остановка общественного транспорта», «общественные транспортные средства» в законодательстве различных стран:

1. Закон Луганской Народной Республики «Об автомобильном транспорте» - ст. 1, п. 40 «остановка общественного транспорта – специально отведенное оборудованное общественное место, предназначенное для посадки/высадки пассажиров и ожидания общественного транспорта (автобуса, троллейбуса,

трамвая, маршрутного такси)» [52].

2. Законы Красноярского края (субъекта Российской Федерации):

– Закон Красноярского края «Об обеспечении равной доступности услуг общественного транспорта» [53].

– Закон Красноярского края «О предоставлении субсидий на возмещение недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат, возникающих в связи с перевозкой пассажиров и багажа различными видами общественного транспорта» [54].

3. Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» – ст. 1, п. 18-2 «общественный транспорт – транспорт общего пользования, осуществляющий регулярные и нерегулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа, а также такси» [55].

4. Закон Эстонской Республики «Закон об общественном транспорте» – ст. 2 «общественный транспорт – это платные перевозки пассажиров, осуществляемые, прежде всего, в порядке маршрутных, нерегулярных или таксомоторных перевозок, а также платная перевозка транспортного средства и его прицепного устройства на линиях судов, маломерных судов и паромов» [56].

5. Закон Латвийской Республики «Закон об услугах общественного транспорта» – ст. 1, п. 10 «услуги общественного транспорта – регулярные пассажирские перевозки, которые в интересах жителей организует заказчик в единой маршрутной сети и для предоставления которых используются общественные транспортные средства»;

ст. 1, п. 14 «общественные транспортные средства – транспортные средства, привлеченные для предоставления услуг общественного транспорта (автобус, трамвай, троллейбус, поезд), которые предназначены, приспособлены и оборудованы для перевозки определенного числа пассажиров и которые пассажиры могут использовать согласно правилам перевозки пассажиров» [57].

Также необходимо отметить, что существует Международный союз общественного транспорта (UITP), объединяющий более 1600 городских и региональных компаний – транспортных операторов городских и пригородных

пассажирских перевозок, производителей подвижного состава и исследовательских организаций из 100 стран мира всех континентов [58].

По мнению автора, под термином «общественный транспорт» понимаются перевозки всеми видами транспорта по маршрутам, которые перевозчик заранее устанавливает, доводя до сведения потребителей транспортных услуг способ доставки, размер и форму оплаты, гарантируя регулярность и неизменность маршрута. К общественному транспорту в контексте исследования не относятся международные перевозки [59, с. 190].

Система общественного транспорта – это все объекты, транспортные средства и вспомогательные элементы, будь то государственные или частные, которые используются в ходе или для целей оказания общедоступных услуг по перевозке людей [60].

Понятие «система общественного транспорта» имеет непосредственную связь с кодом 656.121 «общественные средства транспорта для перевозки пассажиров» универсальной десятичной классификации (УДК). Это подтверждает официальное использование указанной терминологии в научной литературе, периодической печати и документах [61].

На рисунке 1.4 отражены разные фокусы рассмотрения термина «общественный транспорт», демонстрирующие его универсальный характер, а также указывающие на необходимость проведения междисциплинарных исследований [62, с. 153].

Общественный транспорт выполняет важные экономические, политические, социальные, культурные и оборонные функции в государстве:

- экономическое значение: обеспечивает развитие, связь и координацию работы всех отраслей экономики;
- политическое значение: способствует монолитности государства, позволяет маневрировать человеческими ресурсами;
- культурное значение: способствует распространению эстетических ценностей, что повышает культуру и образование населения;
- социологическое значение: экономия времени, облегчение труда и

повышение его производительности;

– научное значение: потребность в совершенствовании общественного транспорта ставит перед наукой новые цели и задачи, а развитие науки позволяет общественному транспорту оказывать услуги населению на более высоком уровне при оптимизации затрат;

– значение для обороны государства: с помощью общественного транспорта возможна более быстрая передислокация населения [63, с. 8].



Рисунок 1.4 – Исследование термина «общественный транспорт» [усовершенствовано автором на основе [64]]

Таким образом, термин «общественный транспорт» является универсальным в использовании, как для науки, так и в повседневной жизни. Рост частоты его употребления начался с начала XX века в условиях научно-технической революции. По данным информационной системы «Google Books NGram Viewer», которая осуществляет мониторинг частоты употребления слов в различных печатных изданиях, термин «общественный транспорт» получил

пиковое использование после 2000-х годов [65].

Частота употребления термина «общественный транспорт» в литературных источниках представлена на рисунке 1.5.

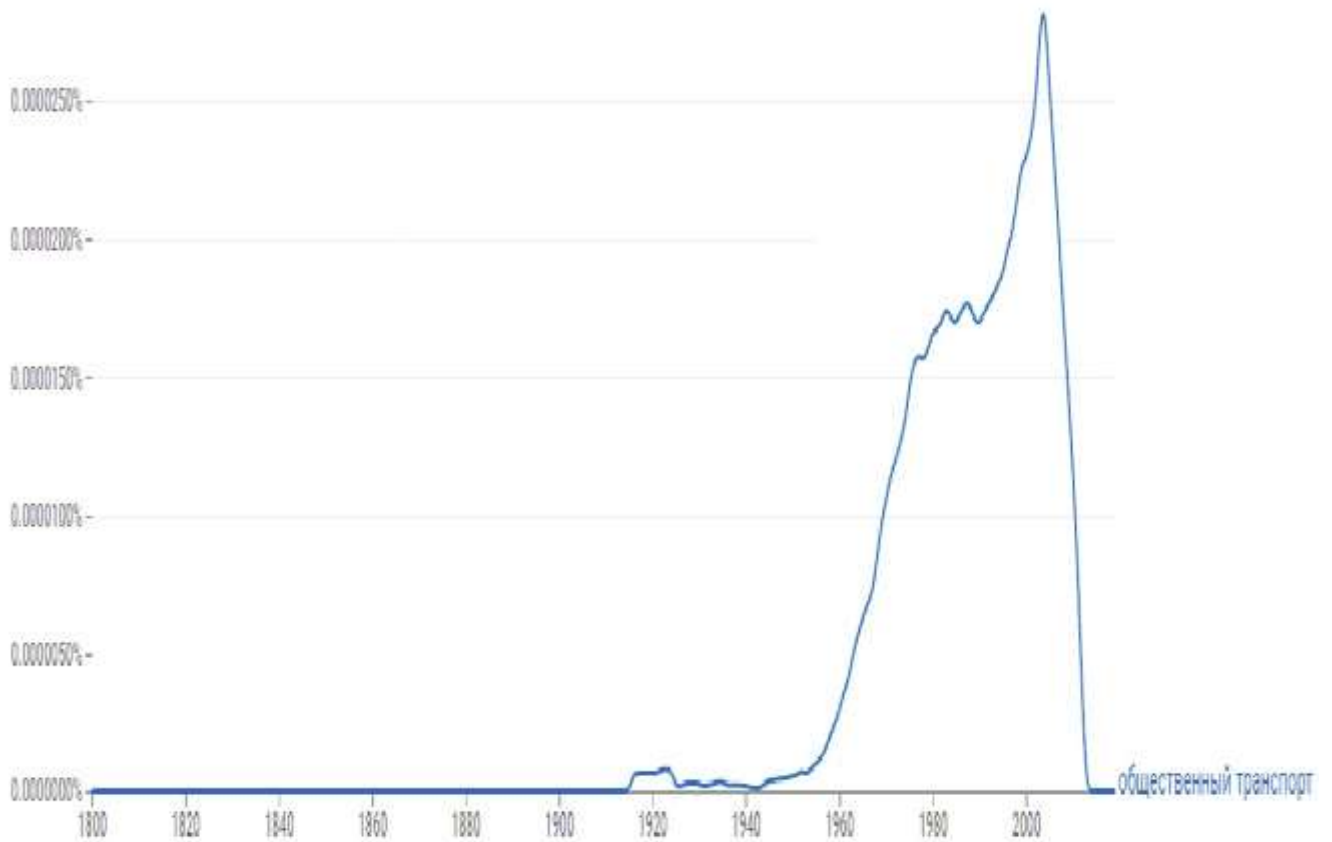


Рисунок 1.5 – Частота употребления термина «общественный транспорт» [65]

Из рисунка 1.5 видно, что понятие «общественный транспорт» с каждым годом чаще используется в научной литературе.

Основные отличительные особенности общественного транспорта от других видов и способов перевозок пассажиров представлены на рисунке 1.6.

Поскольку для перевозок общественным транспортом характерны следующие признаки: маршрутизация, общедоступность, массовость, а также унифицированные условия перевозки, то пассажир и перевозчик в данном случае не могут согласовать индивидуальную трассу движения, срок перемещения по маршруту, момент начала движения и его окончания [66, с. 26].

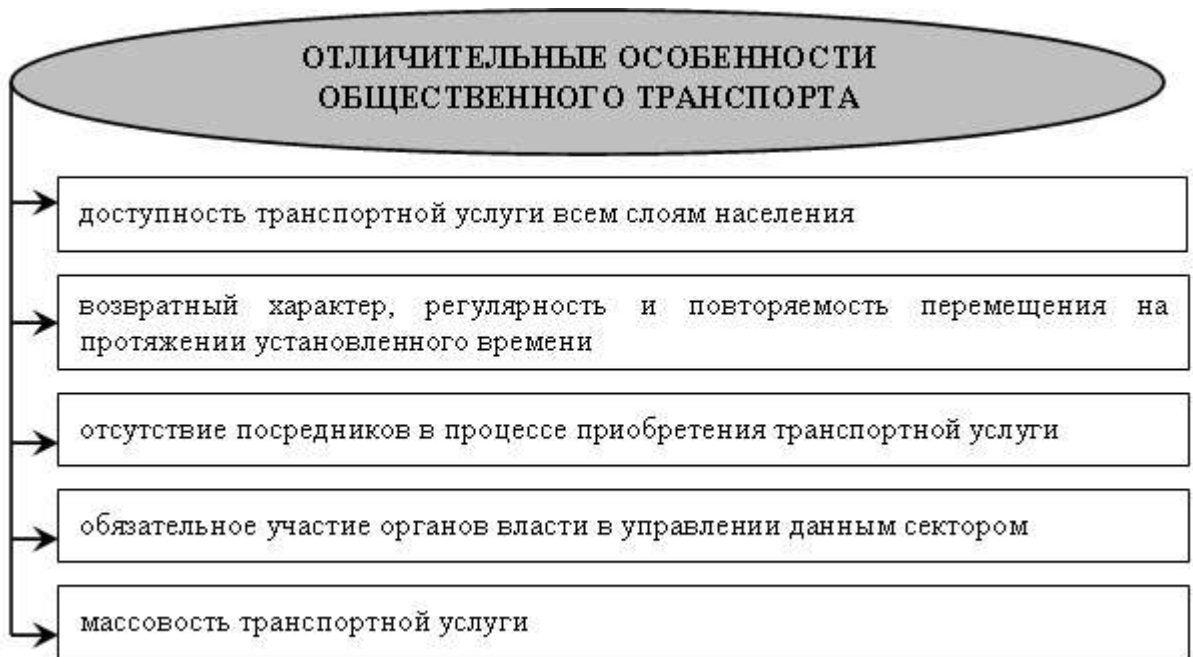


Рисунок 1.6 – Отличительные особенности общественного транспорта от других видов [составлено автором]

В процессе построения эффективной системы общественного транспорта важная роль принадлежит государственной политике в этой системе. Формирование и реализация государственной политики имеет большое значение, поскольку является базой для определения концептуальных основ обеспечения стабильного и эффективного функционирования системы общественного транспорта, а также создания условий для устойчивого развития страны, повышения конкурентоспособности национальной экономики и уровня жизни населения.

В отечественной и зарубежной научной литературе отсутствуют единые подходы к сущности понятия «государственная политика в системе общественного транспорта».

Так, Н.А. Асаул определяет это понятие как «...создание правовых, институциональных, экономических и технических условий для обеспечения надежного и безопасного движения транспортных средств и пешеходов...» и выделяет основные направления государственной политики по созданию эффективной системы общественного транспорта (рисунок 1.7) [67, с. 3].

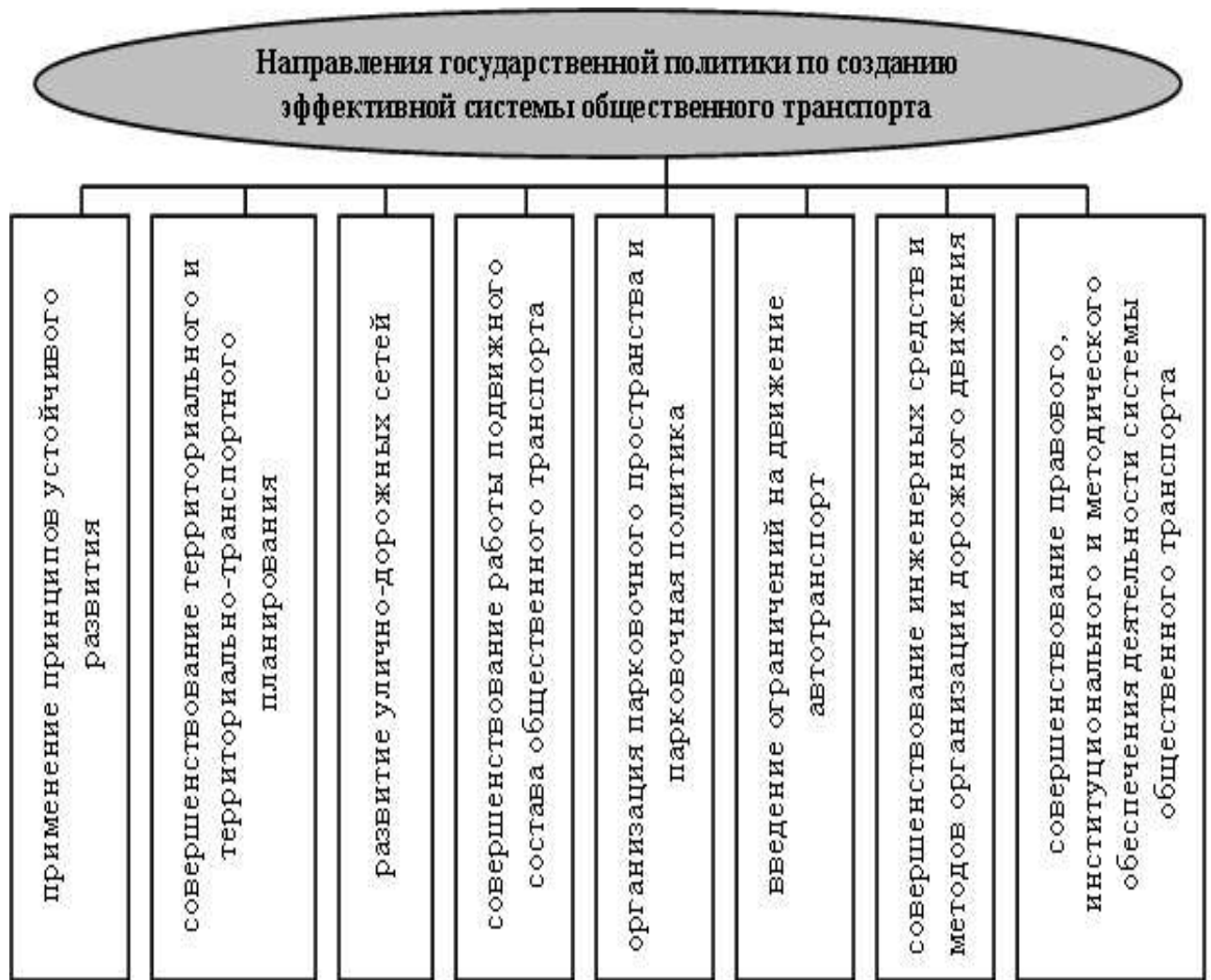


Рисунок 1.7 – Направления государственной политики по созданию эффективной системы общественного транспорта [составлено автором на основе [67, с. 3]]

В.П. Леончик отмечает, что «...законодательство является не только составной частью государственной политики в области общественного транспорта, но и основным инструментом ее реализации. В свою очередь, развитие законодательства во многом зависит от состояния государственной политики, четкого определения ее приоритетов» [68, с. 16]. Выделяет необходимость решения следующих первоочередных задач, представленных на рисунке 1.8.

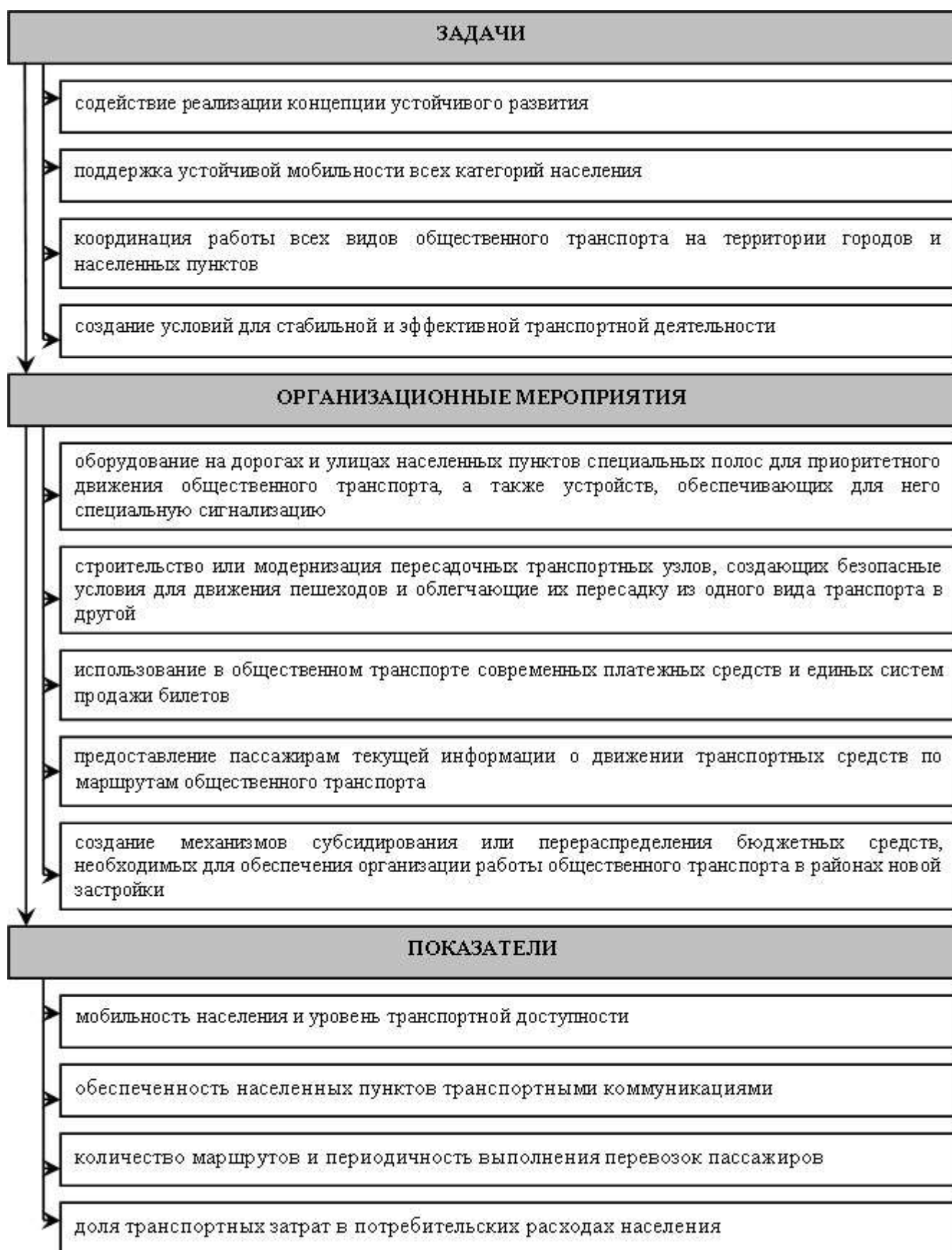


Рисунок 1.8 – Задачи, мероприятия и показатели развития системы общественного транспорта [составлено автором на основе [68, с. 17]]

В рамках исследования систематизированы модели формирования и реализации государственной политики в системе общественного транспорта (рисунок 1.9).

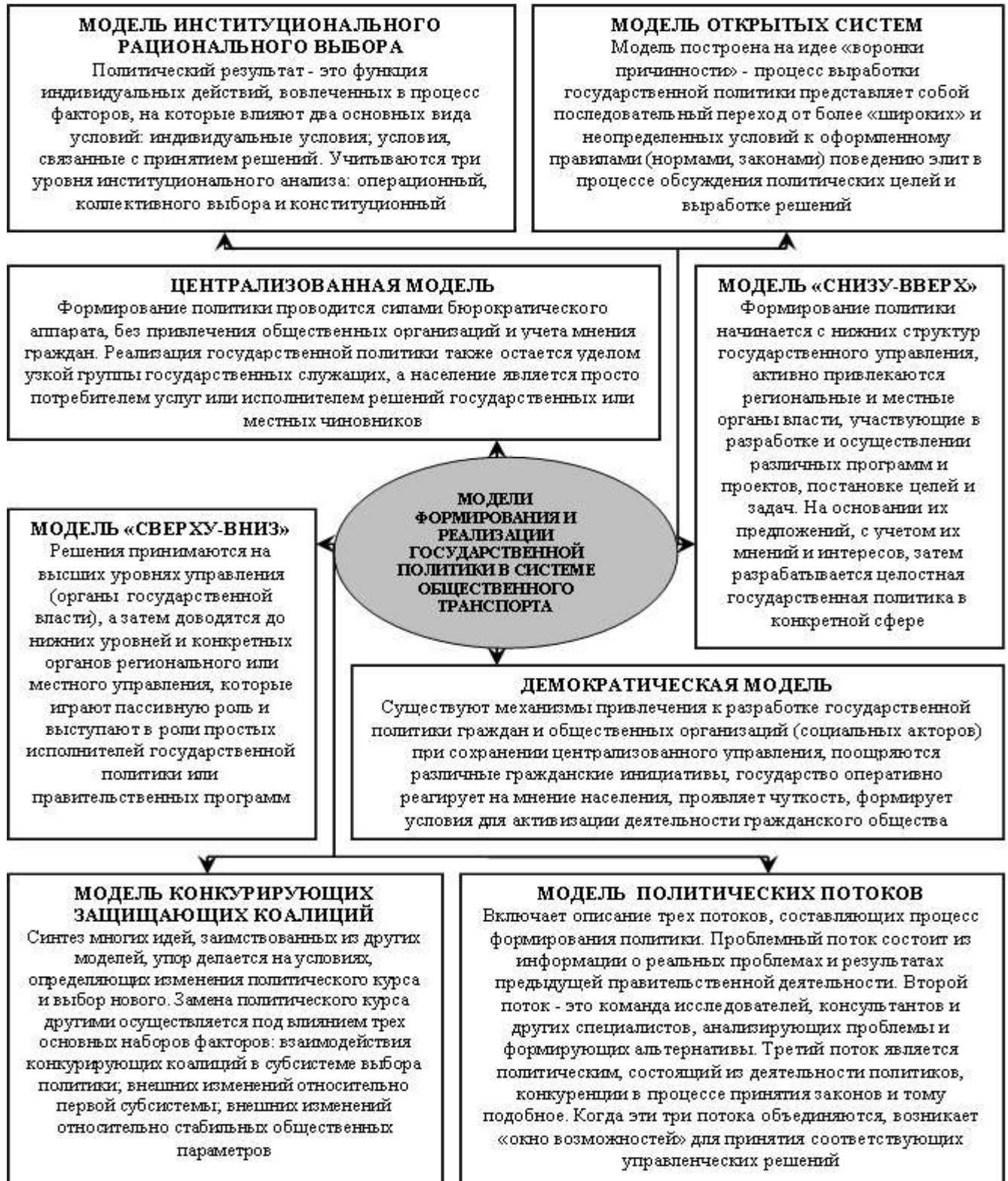


Рисунок 1.9 – Модели формирования и реализации государственной политики в системе общественного транспорта [составлено автором на основе [15; 17; 42]]

Формирование и реализация государственной политики в системе общественного транспорта любого государства представляет собой непрерывный процесс, который обусловлен разными обстоятельствами. Большинство развитых и развивающихся стран стремится к тому, чтобы разрабатывать и реализовывать единую государственную политику в системе общественного транспорта.

На основе полученных данных получил дальнейшее развитие понятийно-категориальный аппарат теории управления, который дополнен понятием «государственная политика в системе общественного транспорта» – это государственная деятельность совместно с заинтересованными лицами по формированию и внедрению целей, программ и проектов государственного уровня, основными задачами которой выступают поддержка, контроль и совершенствование системы общественного транспорта, производимая в условиях ограниченности ресурсной базы и осуществляемая в рамках специфических особенностей страны.

Государственная политика в системе общественного транспорта осуществляется путем проведения и реализации экономической и социальной политики, включая предоставление дотаций на перевозки пассажиров.

Для исследования процесса реализации государственной политики в системе общественного транспорта необходимо изучить и проанализировать составные компоненты системы общественного транспорта и механизма реализации государственной политики.

1.2. Механизм реализации государственной политики и составные компоненты системы общественного транспорта

Основные элементы системы общественного транспорта представлены на рисунке 1.10.

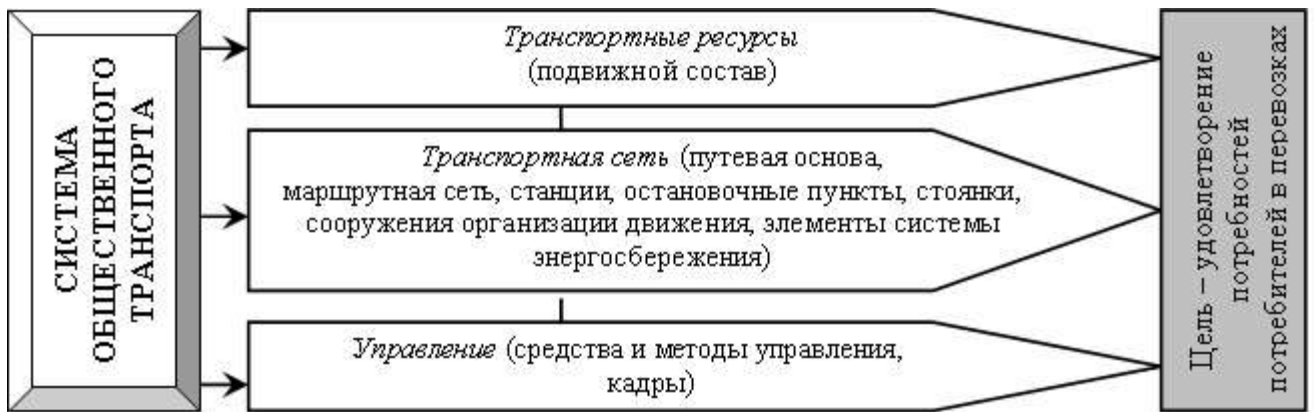


Рисунок 1.10 – Элементы системы общественного транспорта [составлено автором]

Для достижения главной цели функционирования системы общественного транспорта, система решает ряд задач, которые можно представить на трех уровнях: стратегический, тактический и оперативный (рисунок 1.11).



Рисунок 1.11 – Цели функционирования системы общественного транспорта [усовершенствовано автором на [29]]

Основными субъектами системы общественного транспорта являются органы государственной власти и местного самоуправления, формирующие и реализующие государственную политику в системе общественного транспорта; пассажир, пользующийся услугами общественного транспорта, который определяет требования к перевозкам; транспортные предприятия и физические лица-предприниматели (ФЛП), осуществляющие перевозки пассажиров и обеспечивающие функционирование системы общественного транспорта. Объектами системы общественного транспорта выступают транспортные ресурсы и транспортная сеть. Цели субъектов в системе общественного транспорта представлены на рисунке 1.12.



Рисунок 1.12 – Цели субъектов в системе общественного транспорта [составлено автором]

Пассажирская транспортная услуга – это специфический вид деятельности, направленный на удовлетворение общественных и личных потребностей в пассажирских перевозках транспортом при реализации обязанностей отдельных субъектов на условиях платности, срочности, качества и государственного управления [21].

Следует подчеркнуть, что на основе соответствующих характеристик можно систематизировать услуги общественного транспорта (рисунок 1.13).



Рисунок 1.13 – Виды услуг общественного транспорта [составлено автором на основе [21]]

Для реализации государственной политики в системе общественного транспорта необходим соответствующий механизм.

В современной теории управления нет единого подхода к определению понятия «механизм реализации государственной политики» (таблица 1.2).

Таблица 1.2 – Основные трактовки понятия «механизм реализации государственной политики» [составлено автором]

Подход	Трактовка	Источник
1	2	3
Операционный	Последовательность операций (действий, мероприятий), приводящих к получению необходимого результата	Л. Сытник [69]
Методический	Совокупность форм и методов, используемых в процессе формирования и оптимального использования ресурсов предприятия для максимальной интенсификации производства	М. Рогоза [70]

Продолжение таблицы 1.2

1	2	3
Функциональный	Отражает механизм реализации в разрезе его функциональных составляющих: организационного, мотивационного и экономического механизмов	Л. Транченко [71]
Системный	Система взаимозависимых организационных и экономических подсистем (элементов): принципов, методов управления, организационных форм и нормативов	Р. Коссинский [72]
Структурный	Структура управленческих действий, средств и методов их выполнения, выстроенных в определенной последовательности	Д. Новиков [73, с. 67]
Комплексный	Система взаимосвязанных, последовательных управленческих воздействий, объединенных единством цели, объекта и принципов деятельности.	К.С. Идиатуллинова [74]
Ресурсный	Координация деятельности различных органов власти, а также привлечение финансовых, кадровых, материальных ресурсов.	Т.С. Данилова [75, с. 702]

Таким образом, под механизмом реализации государственной политики понимается совокупность конкретных критериев, факторов и ресурсов, реализующих последовательное управленческое воздействие и направленных на достижение поставленной цели. Для того чтобы рассмотреть механизм реализации государственной политики в конкретной сфере, необходимо определиться с основными его элементами (субъект, объект, цель, критерии, факторы, методы, инструменты, рычаги и ресурсы).

Реальный механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта всегда конкретен, так как имеет конкретные цели и воздействует на конкретные факторы путем использования конкретных ресурсов или потенциалов. Он формируется каждый раз, когда принимается конкретное управленческое решение путем согласования всех его элементов.

На основе существующего подхода Н. Кругловой к построению механизма, автором дополнены структурные элементы механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта (рисунок 1.14).



Рисунок 1.14 – Архитектура формирования структуры механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта [усовершенствовано автором на основе [76]]

Механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта состоит из определенных элементов, таких как [76, с. 17]:

- субъект и объект (органы государственной власти, органы местного самоуправления и система общественного транспорта);
- цель (субъект стремится к удовлетворению потребностей системы общественного транспорта с учетом экономических, социальных и экологических требований и ограничений);
- критерии (совокупность различных показателей, расчет которых позволит

оценить эффективность функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта);

– факторы (элементы объекта и их связи, на которые осуществляется воздействие в интересах достижения поставленной цели);

– методы (совокупность способов воздействия субъекта управления на объект для достижения поставленной цели, которые направлены на обеспечение высокой эффективности работы, рациональное использование всех ресурсов);

– инструменты (совокупность средств, для решения поставленной цели в рамках сложившейся ситуации);

– рычаги (набор показателей, посредством которых субъект управления воздействует на объект для достижения поставленной цели);

– ресурсы (материальные и финансовые ресурсы, социальный и организационный потенциалы, при использовании которых реализуется избранные методы, инструменты, рычаги и обеспечивается достижение поставленной цели) [76, с. 18]

Исходным элементов механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта является конкретный объект (система общественного транспорта) и цель функционирования механизма заключается в трансформации состояния или деятельности данного объекта. Первым шагом является согласование указанных элементов, то есть формирование пары категорий – объект и цель. Далее цель трансформируется в критерии. В последующем определяются факторы, на которые необходимо воздействовать, то есть формируется пара – критерии и факторы. Если механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта не способен адаптироваться под факторы, то уточняется объект (либо отдельные его элементы) и (или) цель, а затем вновь пары: цель и критерии, критерии и факторы.

В соответствии с природой факторов выбираются определенные методы, инструменты, рычаги. Заключительным этапом является определение совокупности необходимых ресурсов, с помощью которых будет организовано управляющее воздействие на состояние факторов, в том числе осуществление

сдвига мотивов деятельности на цель. На этом этапе формируются пары: факторы, ресурсы; методы, ресурсы; инструменты, ресурсы; рычаги, ресурсы [76, с. 19].

Механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта для каждой страны будет отличаться, так как будут меняться его составляющие, на которые воздействует уровень развития территории, наличие ресурсов, факторов влияния, состояние субъекта и объекта, интенсивность управленческих воздействий, а также выбор подхода к управлению системой общественного транспорта.

В школе науки управления, которая составляет основу современного менеджмента, выделяют направления, в которых механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта можно рассмотреть с позиции основных подходов: ситуационного, функционального, процессного, системного, а также логистического. В Приложении Б представлена сравнительная характеристика данных подходов.

Ситуационный подход ориентирует механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта на использование возможностей прямого приложения науки к конкретным ситуациям и условиям. Центральным моментом ситуационного подхода является ситуация, т.е. конкретный набор обстоятельств, которые влияют на объект в конкретный период времени.

Функциональный подход долгое время считался единственным для организации операционной и управленческой деятельности. Суть подхода заключается в том, что, обеспечивая высокую производительность труда, он стимулирует получение профессиональной специализации, упрощает процессы реализации, уменьшает потребление материальных ресурсов, улучшает координацию работ, предоставляет. Особенность функционального подхода заключается в его комплексности.

Сущность системного подхода в системе общественного транспорта заключается в достижении поставленных целей путем сравнительного анализа альтернативных путей и методов достижения целей и осуществления выбора;

количественной оценки целей и средств их достижения [77]. Однако теория систем не доказывает, какие именно элементы системы особенно важны.

Процессный подход приобретает все большую популярность, главным преимуществом которого является прямая ориентация на заказчика услуг. Толчком для внедрения процессного подхода стало определенное исчерпание возможностей конкуренции за счет снижения производственных затрат, применение новых технологий, а, следовательно, необходимости уменьшения цены за счет уменьшения административных расходов [78].

Логистический подход оказался гораздо более эффективным, чем другие подходы, с точки зрения борьбы за конкурентоспособность в условиях динамичного рынка потребителя. Это почувствовали и те, кто занимался реинжинирингом бизнеса, то есть его радикальной перестройкой, и те, кто работал над непрерывным повышением качества всех аспектов деятельности организации. Преобладание логистического подхода существенно меняет логику организации и механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта [79, с. 155].

Логистический подход подводит к необходимости перехода на так называемую концепцию «тощее производство» (lean production). Называется она «тощее производство» потому, что использует меньше ресурсов, запасов, времени при реализации государственной политики в системе общественного транспорта по сравнению с обычным, так называемым широким процессом [80].

Логистический подход подразумевает использование и других современных концепций, таких как: концепция планирования потребностей (RP); концепция «точно в срок» (JIT); концепция управления цепями поставок (SCM); концепция ориентации на спрос (DDT); концепция эффективной реакции на запросы потребителей (ECR); концепция виртуальной логистики (Virtual logistics); концепция электронной логистики (E-logistics).

Именно логистический подход является наиболее результативным и современным. Логистический подход позволяет создавать информационные базы, касающиеся системы управления, унифицировать принципы реализации

государственной политики в системе общественного транспорта.

Рассмотрим основные определения логистического подхода к управлению, приведенные ведущими исследователями в области менеджмента, экономики и логистики (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Основные определения логистического подхода к управлению [составлено автором]

Определение термина	Автор
1	2
Системный подход к исследованию социально-экономических и человеко-машинных систем.	М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров [81]
Согласование действий всех звеньев транспортно-распределительной цепи интермодальной, мультимодальной, комбинированной или иной перевозки, обеспечение жесткого контроля за товарно-денежными потоками, упрощение процедур оформления таможенных, перевозочных и других документов.	Модельный закон «О транспортной деятельности» [82]
Комплексное представление потоковых процессов в экономической деятельности региона на основе построения логистических систем и цепей с целью ее совершенствования.	Е.Ю. Сундуков [83]
Методология исследования объектов как интеграционных систем.	Я. Павлова [84, с. 34]

Для полноты и глубины представлений о логистическом подходе к управлению в системе общественного транспорта, обобщено его определение в контексте исследования: «логистический подход» – управление потоковыми процессами на основе применения современных технологий для обеспечения заданного уровня обслуживания, безопасности, надежности и доставки в нужное время при оптимальных затратах [85, с. 70].

Цели предприятий системы общественного транспорта связаны с управлением материальными, информационными, финансовыми и сервисными потоками. Именно поэтому использование логистического подхода на всех уровнях управления является приоритетным направлением деятельности субъекта механизма государственного управления системой общественного транспорта.

В 80-е годы логистический подход стал быстро развиваться. Одной из основных причин этого, по мнению американских экономистов, стал процесс

дерегулирования экономики. Особенно этот процесс затронул транспортную систему [86, с. 74]. Заметим, что логистический подход предполагает проведение анализа новаций любого вида деятельности с учетом общих расходов всей логистической системы.

Деятельность органов власти постоянно связана с привлечением как можно большего вида ресурсов. Известно, что они особенно значительны для фондоемких и трудоемких отраслей. От эффективности их функционирования и достигнутой при этом экономии ресурсов зависит в целом успех и динамичное развитие отраслей. В условиях рыночных отношений значительное влияние на функции органов власти в системе общественного транспорта оказывает логистический подход [87, с. 452].

Логистический подход к управлению системой общественного транспорта требует объединения отдельных участков перевозочного процесса в единую систему, способную обеспечить качественные транспортные услуги потребителям при оптимальных затратах [25, с. 23]. Использование логистического подхода даст возможность найти ответы на те вопросы функционирования системы общественного транспорта, на которые обычное управление не в силах ответить.

Таким образом, логистический подход к управлению системой общественного транспорта позволит: улучшить эксплуатационные показатели работы общественного транспорта; оптимизировать маршрутную сеть общественного транспорта; согласовать работу различных видов транспорта; скоординировать интересы органов власти, транспортных предприятий и потребителей транспортных услуг; минимизировать экологические последствия работы системы; повысить безопасность движения [26].

Совокупность преимуществ, которые дает разработка мероприятий по данным направлениям, позволяет снизить общие издержки в транспортной системе и соответственно, в системе общественного транспорта.

Определение совокупности конкретных критериев, факторов, методов и ресурсов управления позволит определить организационно-экономические отношения в системе общественного транспорта, а также вектор развития

механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Необходимо исследовать мировые тенденции государственной политики в системе общественного транспорта и особенности применения логистического подхода к управлению системой общественного транспорта в зарубежных странах, чтобы определить целесообразность его использования в наших реалиях.

1.3. Исследование мировых тенденций государственной политики и управления в системе общественного транспорта

Учитывая важность и значимость системы общественного транспорта в обеспечении устойчивого экономического развития городов и страны в целом, правительство всех стран прилагают много усилий, чтобы обеспечить надлежащее развитие данной сферы. Каждая страна делает это по-своему, однако все они пытаются достичь одного и того же результата бесперебойного и эффективного функционирования общественного транспорта с максимальным удовлетворением потребностей потребителей в пассажирских перевозках и минимальными расходами из бюджетов соответствующих уровней.

Прежде всего, особый интерес представляет опыт ближних соседей ДНР. Так транспортное законодательство Республики Беларусь в значительной мере кодифицировано, приняты соответствующие транспортные кодексы (Воздушный кодекс, Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта) и законы («Про железнодорожный транспорт», «Про автомобильный транспорт и автомобильные перевозки», «Про транспортно-экспедиционную деятельность» и др.). Однако все это дает определенную стабильность и правопреемство в регулировании отношений в сфере транспортной деятельности, но на законодательном уровне остаются неурегулированными отношения, связанные с перевозкой пассажиров и багажа общественным транспортом.

В связи с этим в Республике Беларусь существует объективная необходимость в создании национального законодательства, которое будет регулировать отношения, возникающие в процессе осуществления пассажирских перевозок [88, с. 72].

Интересным является государственная политика в системе общественного транспорта Российской Федерации (далее – РФ). Правовые основы функционирования общественного транспорта определены как на федеральном уровне Законом РФ «Про автомобильный транспорт в Российской Федерации», так и на региональном уровне. В частности, составляет интерес Закон г. Москва «Транспортный кодекс г. Москва», а также Закон «О городском пассажирском транспорте». В указанных законах определены основы правового, экономического и социального регулирования всех видов транспорта, функционирующего на территории города, независимо от формы собственности и подчиненности. Определенные главы закона посвящены деятельности муниципальных транспортных предприятий, муниципальным перевозкам пассажиров, их финансированию, государственной и муниципальной поддержке и другим аспектам развития и эксплуатации транспорта.

В Республике Молдова правовое регулирование общественного транспорта осуществляется на основе Кодекса автомобильного транспорта, которым регламентированы основные условия осуществления на территории Республики Молдова автомобильных перевозок пассажиров, багажа и грузов, которые выполняются транспортными агентами, в том числе и транспортными агентами других государств, за исключением специальных автомобильных перевозок [89].

В некоторых странах существуют специальные законы, которые регулируют деятельность именно общественного транспорта. Среди таких можно назвать Закон Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте» и Закон Эстонии «О городском транспорте».

Исследуя мировой опыт реформирования общественного транспорта, можно прийти к общей тенденции: практически во всех странах мира общественный транспорт остается убыточным. Прибыльность транспортных

предприятий в среднем покрывает от 25% до 75% текущих эксплуатационных затрат (рисунок 1.15)

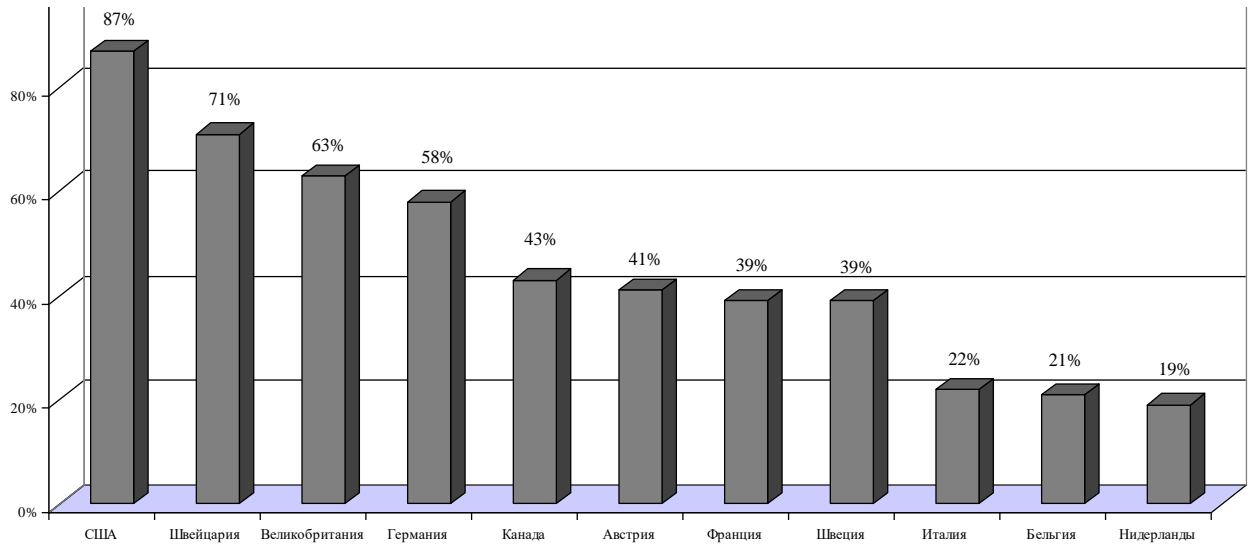


Рисунок 1.15 – Доходы от транспортных услуг в системе общественного транспорта развитых стран, % [составлено автором на основе [31]]

Оставшаяся часть расходов возмещается за счет субсидирования из бюджета разных уровней. В большинстве стран в общем объеме субсидий доля государственных дотаций составляет от 5% до 85%, остальное покрывается региональным и местным бюджетами (рисунок 1.16).

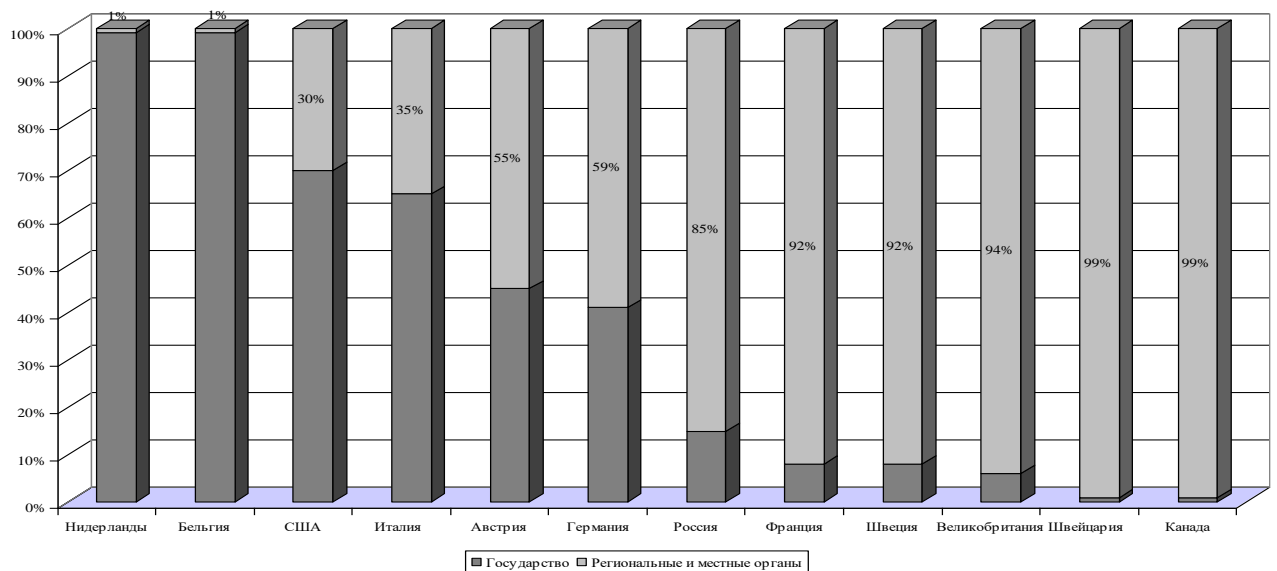


Рисунок 1.16 – Доля финансового участия государства в покрытии затрат системы общественного транспорта в развитых странах, % [составлено на основе [31]]

Убыточный характер деятельности общественного транспорта требует определенной поддержки со стороны государства, в частности финансовой. Особенности субсидирования пассажирского транспорта в разных странах определяются в соответствии с экономической ситуацией в стране, государственной политики в сфере транспорта и т.п.

Во Франции для финансирования развития общественного транспорта разрешается привлекать частный капитал, однако такое частное финансирование ограничено и составляет не более 50%. Кроме того, государственные органы не допускаются к финансированию эксплуатационной деятельности транспорта, для этой цели гранты могут предоставляться только со стороны региональных и местных органов [90, с. 157].

В Бельгии правительством создан специальный фонд, из которого осуществляется субсидирование деятельности общественного транспорта в полном объеме, при этом не допускается использование средств из указанного фонда на любые другие нужды.

В Великобритании государство не субсидирует текущие расходы транспортных предприятий города. Особенность организации финансовой поддержки заключается в возможности выбора источника финансирования в условиях конкуренции. Органы финансирования должны информировать через средства информации предприятия общественного транспорта о возможности получения субсидий. После этого транспортные предприятия в течение месяца выбирают один из органов финансирования [90, с. 220; 91, с. 20].

В отдельных европейских странах основным инструментом управления системой общественного транспорта является проектное финансирование как один из разновидностей муниципального заказа. Его суть заключается в проведении конкурсов (тендеров, аукционов) проектов различных компаний, организующих транспортные перевозки, с привлечением экспертов. По результатам конкурса выбирается проект, на который будет издан муниципальный заказ. Такой выбор способствует развитию здоровой конкуренции в системе общественного транспорта [91, с. 20].

С 1962 г. до 1966 г. Швеция осуществляла постепенный процесс дерегулирования транспортной сферы, но даже при таком подходе результат получился отрицательным [91, с. 34]. Из-за дерегулирования увеличилось количество перевозчиков, что привело к значительному уровню их финансовой несостоятельности. Как следствие этого, появились проблемы безопасности, для того, чтобы отсрочить день банкротства, перевозчики существенно ухудшали технический уровень обслуживания автотранспортных средств и увеличивали длительность рабочего дня. Поэтому правительству пришлось вернуть регулирование транспортной системы (1972 г.) [93, с. 182].

В Японии, Министерству транспорта подчиняются государственные компании по железнодорожному строительству, национальные авиакомпании, морские порты, дорожная сеть, а также Министерство транспорта регулирует деятельность частных железнодорожных компаний, частных предприятий морского транспорта и грузового автомобильного транспорта [94, с. 97].

Сейчас весь грузовой транспорт Японии находится в частной собственности, это стало результатом приватизации (1987 г.) государственной железной дороги [95, с. 77]. Министерство транспорта определяет транспортную политику, обеспечивает разработку законов, координирует и направляет деятельность многих частных транспортных компаний, контролирует цены на перевозки и другие виды транспортно-экспедиционной деятельности. Несмотря на значительный предпринимательский характер транспортной отрасли, регулирующие функции Министерства остаются приоритетными и не дают возможностей для действий бюрократизации в ущерб государству и народу Японии [96, с. 80].

Государственное управление транспортной сферой Франции осуществляет Министерство оборудования территорий, оснащения, гражданского строительства и транспорта с управлениями по наземному, водному и воздушному транспорту и другие правительственные органы [96; 97, с. 47]. Во Франции после принятия закона «О территориальной организации государства, местной демократии, развитии местного сотрудничества и децентрализованном воздействии

территорий» (1992 г.) государственные центральные органы обязаны действовать строго в рамках своих компетенций и не более [86, с. 74].

Типовой для западных стран структурой системы управления общественным транспортом являются следующие подсистемы [35, с. 36]:

1. Орган управления.
2. Центр оперативного управления перевозками.
3. Транспортные предприятия.
4. Технический центр.

Органы власти организуют работу системы общественного транспорта, используя подсистему «Орган управления». В качестве данной подсистемы обычно выступает специально-организованная структура, подконтрольная местным органам власти. Главная задача данной подсистемы – это обеспечение качественного обслуживания в условиях имеющихся ресурсов.

Подсистема «Транспортное предприятие» действует автономно по контракту, заключенному с подсистемой «Орган управления». Подсистема «Центр оперативного управления перевозками» организует процесс перевозки пассажиров. Может быть подразделением «Орган управления» либо самостоятельным юридическим лицом. Подсистема «Технический центр» отвечает за техническую поддержку транспортной системы.

Механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта в разных странах имеет много отличий, среди которых модели формирования и реализации государственной политики, уровень централизации управления, подходы к инвестиционному и текущему финансированию системы общественного транспорта [98, с. 7].

Деятельность органов государственного управления транспортом направлена, в основном, на осуществление непрямого регулирования транспортной системы путем тарифной политики, ценообразования, координации деятельности разных видов транспорта. Особенность государственного управления обусловлена степенью развития рыночных отношений, состоянием экономики страны.

В государствах с развитыми рыночными отношениями государственное управление приобретает черты регулирования, что проявляется в осуществлении, в основном, стратегического планирования и контроля над ценами на транспортные услуги. В постсоветских странах правительство больше вмешивается в деятельность транспортных предприятий, осуществляя централизованное управление [99, с. 92].

Общее между государственным управлением транспортной системой в условиях развитых рыночных отношений и экономики, которая находится на стадии активного развития, является то, что деятельность предприятий транспорта направлена на достижение одной цели – максимального удовлетворения потребностей клиента, а органы власти действуют так, чтобы создать для этого благоприятные условия [99, с. 94].

Несмотря на различия в экономике и политическом устройстве, уровне развития и организации функционирования системы общественного транспорта различных стран, можно выделить три базовые модели управления системой общественного транспорта (рисунок 1.17).

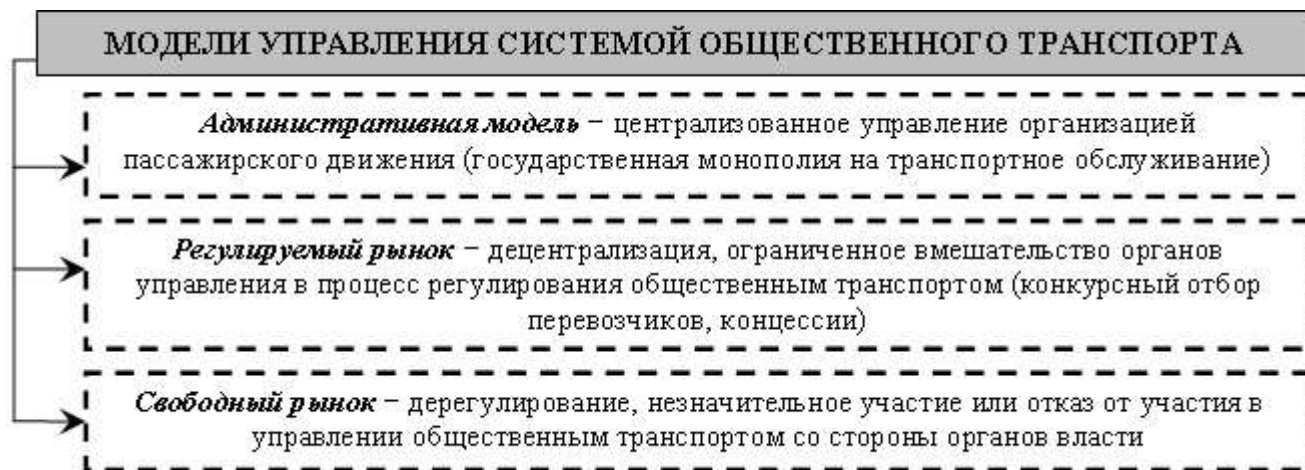


Рисунок 1.17 – Модели управления системой общественного транспорта [составлено автором на основе [100]]

Преимущества и недостатки применения существующих моделей управления системой общественного транспорта в таблице 1.4.

Таблица 1.4 – Характеристика моделей управления системой общественного транспорта [составлено автором на основе [101]]

Модель	Характеристика	Условия применения	Преимущества	Недостатки
Административная модель	Доминирование на рынке одного транспортного предприятия; административные методы управления.	Транспортные предприятия выигрывают право на обслуживание маршрутов города на конкурсной основе, получают фиксированную оплату за работу; функции от разработки маршрутов до сбора оплаты за проезд берет на себя администрация города.	Контроль транспортных предприятий-монополистов; контроль и ограничения уровня тарифов; введение и контроль единых норм, стандартов и правил в области охраны окружающей среды, безопасности движения, условий труда на транспорте, а также единых технических стандартов.	Большая бюджетная нагрузка; отсутствие заинтересованности перевозчиков в увеличении прибыли.
Регулируемый рынок	Несколько перевозчиков; жесткие требования к расписанию движения, тарифам и автобусам, которые используются.	Договорные отношения между администрацией города и перевозчиками и различные виды контрактов.	Снижение объемов бюджетного субсидирования, улучшение качества услуг.	Развитие конкуренции сопровождается сокращением персонала транспортных предприятий и снижением уровня заработной платы.
Свободный рынок	Много частных перевозчиков; рыночные методы регулирования.	Проверяется только профессиональная компетентность перевозчика, соответствие требованиям безопасности и технической пригодности транспортных средств; определение маршрутов, расписания движения, видов транспортных средств, которые используются, установку тарифов осуществляют транспортные предприятия.	Развитие конкуренции; сокращение расходов одновременно с увеличением объема услуг.	Проблемы социального характера: отсутствие у пассажиров уверенности в стабильности маршрутной сети, трудности в получении информации об имеющихся маршрутах и условиях транспортного обслуживания.

Модели различаются соотношением рыночных и административных методов регулирования: административная модель управления (США – г. Вашингтон, Канада – г. Оттава, Франция – г. Париж); регулируемый рынок (Великобритания – г. Лондон, столицы скандинавских стран); свободный рынок (Великобритания, за исключением Лондона, Сантьяго – г. Чили) [102].

Зарубежный опыт представляет множество моделей управления системой общественного транспорта, которые отличаются уровнем участия государства в управлении. Результаты анализа представлены в Приложении В на примере городов Англии, Испании, Германии, СНГ и др. [103, с. 47].

Развитые страны достаточно давно начали уделять повышенное внимание вопросам транспортной безопасности. В частности, Соединенные штаты Америки (далее – США) имеют мощнейшую транспортную систему в мире, что является основным инструментом обеспечения надежного функционирования экономики страны. Эффективно реализовано организационно-правовое обеспечение государственного управления в сфере транспортной безопасности. Стратегические приоритеты развития системы общественного транспорта США представлены на рисунок 1.18.

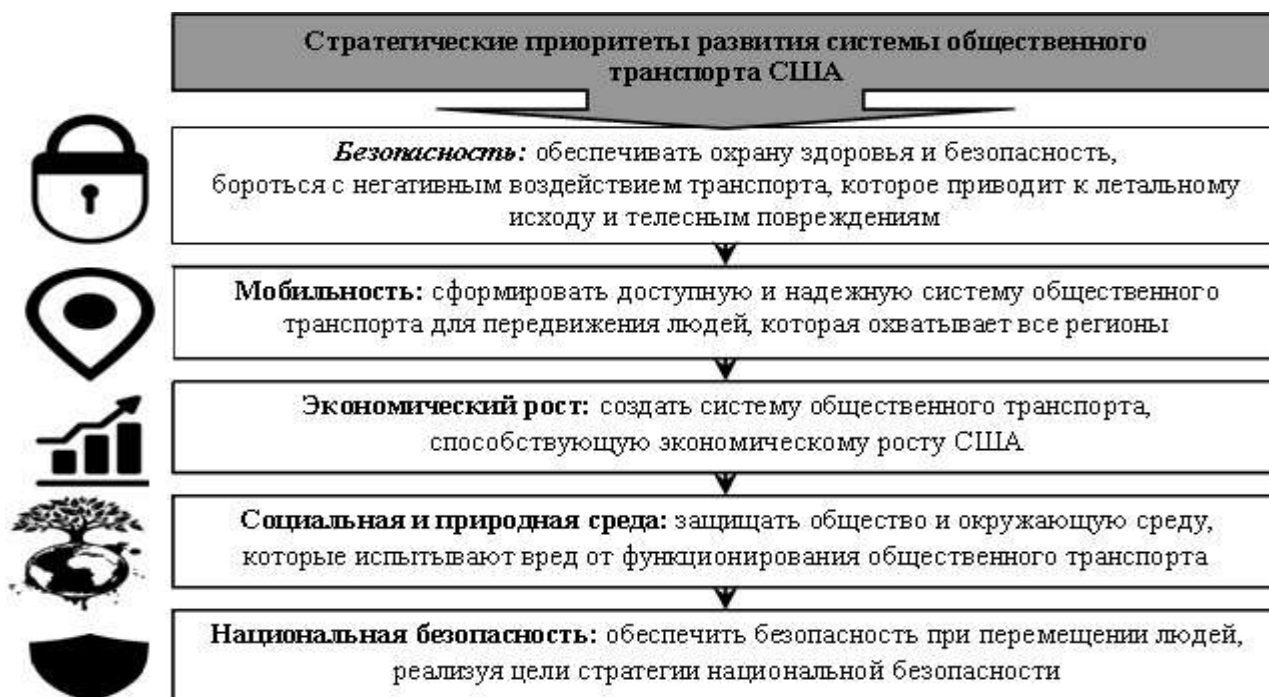


Рисунок 1.18 – Стратегические приоритеты развития системы общественного транспорта США [составлено автором на основе [104; 105]]

Соответственно, уровень транспортной безопасности и эффективности системы общественного транспорта США является стабильно высоким.

В США создан Национальный комитет безопасности на транспорте с предоставлением ему достаточно широких полномочий и возможностей. Аналогичные комитеты или комиссии созданы во Франции, Великобритании, Финляндии и многих других европейских странах. Меры, принимаемые в этих странах, позволили существенно повысить уровень транспортной безопасности.

Правительство Канады создало Государственную корпорацию по обеспечению безопасности на воздушном транспорте и выделило на мероприятия по повышению авиационной безопасности 2,2 млрд долл. США. Во многих странах введен дополнительный сбор средств с пассажиров и отправителей грузов для дополнительного финансирования программ безопасности [106].

В РФ работа по обеспечению транспортной безопасности также ведется достаточно системно и интенсивно. Принято немало правовых актов и программ: Закон «О транспортной безопасности», Транспортная стратегия РФ, Экологическая доктрина РФ, Программа «Модернизация транспортной системы России» с подробными подпрограммами по видам транспорта. Для реализации этих программ выделяются значительные средства.

Зарубежный опыт управления общественным транспортом интересен и с точки зрения применения логистического подхода к управлению. Обязательным фактором при применении данного подхода следует считать обеспечение социального, экологического и экономического развития системы общественного транспорта на основе применения современных информационных систем.

Исходя из анализа зарубежного опыта повышения качества предоставления транспортных услуг в системе общественного транспорта, составлена краткая характеристика информационных систем, используемых в различных городах мира (таблица 1.5).

Основным результатом применения логистического подхода является повышение эффективности функционирования общественного транспорта за счет снижения количества ДТП, электронной оплаты проезда, мониторинга, сбора и

анализа информации, изменения длительности сигналов светофора и т.п.

Таблица 1.5 – Зарубежный опыт использования информационных систем в системе общественного транспорта [составлено автором на основе [107]]

Наименование информационной системы	Цель	Принцип работы	Пример
1	2	3	4
Информация, поступающая в режиме реального времени	Сделать общественный транспорт приоритетным	Общие графики и маршруты используются для планирования поездок разными видами транспорта. Информация в реальном времени передается в места пересадки и пассажирам	Гонконг, Брисбен, Лондон, Берлин, Сингапур
Передовая система информирования пассажиров (APIS)	Информирование водителя о реальном времени поездки разными вариантами маршрутов	Транспортный поток на разных дорожных сегментах измеряется при помощи индуктивных петель, которые используются в системах контроля за дорожными знаками и автомобилями с GPS. Информация водителю передается с помощью беспроводных технологий либо через SMS или Интернет	Япония, Европа, США, часть Азии
Центры регулирования и контроля движения общественного транспорта	Снижение количества дорожно-транспортных происшествий	Центральный координационный центр собирает информацию о движении транспортных средств. Центры могут состоять из многих органов, и все дорожные, транспортные службы, службы общественного транспорта, полиция и службы действия в чрезвычайных ситуациях используют специализированный центр, который имеет связи для передачи данных другим центрам. Интегрированный центр распространяет данные и контролирует много систем, включая компьютерную систему контроля движения, которая функционирует при помощи телевизионной камеры с замкнутым контуром, информацию о чрезвычайных происшествиях, полученную от людей, систему RTPI, системы и операторов управления общественным транспортом, камеры	Пекин, Лондон, Мадрид, Сидней, Сингапур
Электронная оплата	Смарт-карты используют как электронный кошелек	Использование бесконтактных карт для покупки билетов либо контактно для оплаты товаров или услуг	Бангкок, Богота, Гонконг, Мадрид
Система контроля и безопасности	Снижение количества аварий путем повышения внимания водителей к дорожным условиям	Система использует датчики придорожной полосы для определения условий внешней среды	Европа, Китай, США

Продолжение таблицы 1.5

1	2	3	4
Система управления транспортным парком (FMS)	Управление общественным транспортом	Мониторинг и контроль транспортных средств и предоставление информации пассажирам	Европа, США, Китай
Электронная система контроля пассажиропотока	Контроль пассажиропотока	Сбор и анализ информации о поездках населения, посредством электронной связи проездных карт пассажиров с общественным транспортом	Лондон, Сингапур
Адаптивная система контроля дорожного движения (SCATS)	Контроль дорожного движения	Изменение длительности сигналов светофоров в зависимости от плотности потока на дороге	Сидней
«Умные» терминалы	Организация ночных рейсов для работающего населения	На станциях установлены терминалы, с помощью которых можно проложить маршрут, найти места отдыха, больницы, школы. Ночные автобусы по заказу населения	Сеул
Система GPS/ГЛОНАСС мониторинга общественного транспорта	Снижение количества ДТП, уровня потребления ГСМ	Мониторинг общественного транспорта с помощью спутника	Европа, США, Россия

Система GPS позволяет более успешно и быстро осуществлять контроль и решать многие практические задачи в области обеспечения транспортной безопасности и в других областях. Для снижения выбросов загрязняющих веществ (в расчете на пассажира) власти развитых стран предпринимают усилия, направленные на то, чтобы население предпочитало общественный транспорт личному. С этой целью вводится штраф за превышение нормативов выбросов загрязняющих веществ двигателем, что повышает затраты на поездку в собственном автомобиле. Субсидирование же общественного транспорта снижает тарифы за проезд, и поездки на нем становятся более привлекательными, чем поездки на личном автомобиле [34, с. 26].

Исследовано, что в результате применения логистического подхода в зарубежных странах, государство оптимизирует время в пути пассажиров, улучшает качество обслуживания, реагирует на непредвиденные ситуации на дорогах, что повышает эффективность функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Выводы к главе 1

Проанализированный в данной главе материал позволяет сделать следующие выводы:

1. На основе полученных данных получил дальнейшее развитие понятийно-категориальный аппарат теории управления, который дополнен понятием «государственная политика в системе общественного транспорта» – государственная деятельность совместно с заинтересованными лицами по формированию и внедрению целей, программ и проектов государственного уровня, основными задачами которой выступают поддержка, контроль и совершенствование системы общественного транспорта, производимая в условиях ограниченности ресурсной базы и осуществляемая в рамках специфических особенностей страны.

2. Определено, что под термином «общественный транспорт» понимаются пассажирские перевозки всеми видами транспорта по маршрутам, которые перевозчик заранее устанавливает, доводя до сведения потребителей транспортных услуг способ доставки, размер и форму оплаты, гарантируя регулярность и неизменность маршрута. К общественному транспорту в контексте исследования не относятся международные перевозки, а только те, которые осуществляются в рамках страны. Общественный транспорт является системой, состоящей из совокупности элементов, таких как: транспортные ресурсы, транспортная сеть, управление.

3. Обосновано, что механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта для каждой страны будет отличаться, так как будут меняться его составляющие, на которые воздействует уровень развития территории, наличие ресурсов, факторов влияния, состояние субъекта и объекта, интенсивность управленческих воздействий, а также выбор подхода к управлению системой общественного транспорта.

4. В ходе исследования установлено наличие пяти основных подходов к управлению (ситуационный, функциональный, процессный, системный, логистический) и выявлено, что для эффективного управления и реализации государственной политики в системе общественного транспорта наиболее целесообразным является применение логистического подхода.

Под логистическим подходом к управлению системой общественного транспорта подразумевается управление потоковыми процессами на основе применения современных технологий для обеспечения заданного уровня обслуживания, безопасности, надежности и доставки в нужное время при оптимальных затратах.

5. Выявлено, что механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта в разных странах имеет много отличий, среди которых модели формирования и реализации государственной политики, уровень централизации управления, подходы к инвестиционному и текущему финансированию системы общественного транспорта.

6. Определено, что деятельность органов государственного управления транспортом направлена, в основном, на осуществление непрямого регулирования транспортной системы путем тарифной политики, ценообразования, координации деятельности разных видов транспорта. Особенность государственного управления обусловлена степенью развития рыночных отношений, состоянием экономики страны. В государствах с развитыми рыночными отношениями государственное управление приобретает черты регулирования, что проявляется в осуществлении, в основном, стратегического планирования и контроля над ценами на транспортные услуги.

Основные результаты главы опубликованы в научных трудах автора [62; 66; 79; 85; 87; 94].

ГЛАВА 2. ИССЛЕДОВАНИЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

2.1. Нормативная правовая база исследования функционирования системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Согласно Закону ДНР «О транспорте» «...государственное управление осуществляется путем проведения и реализации экономической (налоговой, финансово-кредитной, тарифной, инвестиционной) и социальной политики, включая предоставление дотаций на пассажирские перевозки...» [108].

Раздел V, ст. 25, п. 1 выделяет составляющие единой транспортной системы ДНР: «...1) транспорт общего пользования (железнодорожный, морской, речной, автомобильный и авиационный, а также городской электротранспорт); 2) железнодорожный транспорт необщего пользования; 3) ведомственный транспорт; 4) пути сообщения общего пользования...» [108].

Далее в ст. 26-40 описываются составляющие видов транспорта, например: «...в состав железнодорожного транспорта входят предприятия железнодорожного транспорта, осуществляющие перевозки пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, железнодорожный подвижной состав, железнодорожные пути сообщения...» [108].

Таким образом, понятие «транспорт общего пользования» включает перевозки не только пассажиров, но и грузов.

Согласно энциклопедии статистических терминов «...транспорт общего пользования – это транспорт сферы обращения, перемещающий пассажиров,

различные виды продукции между производителями и потребителями. Только он, строго говоря, может рассматриваться в качестве специфической, как правило, коммерческой и самостоятельной сферы материального производства. Транспорт общего пользования в соответствии с действующим законодательством обязан осуществлять перевозки грузов и пассажиров, кем бы они не были предъявлены: фирмой, частным лицом, государственным предприятием или общественной организацией.

В состав транспорта общего пользования входят: ж.-д., морской, речной, автомобильный, воздушный виды транспорта. Поскольку объектом транспортирования могут быть не только люди и предметы труда, но и энергия (эквивалентная определенному количеству топлива), то иногда к транспорту общего пользования относят трубопроводы и линии электропередач...» [109].

В рамках диссертационной работы исследуется именно пассажирский транспорт, осуществляющий перевозку пассажиров в рамках ДНР, поэтому считаем целесообразным использовать понятие «общественный транспорт», который является подкатегорией «транспорта общего пользования».

Хотя в нормативных правовых актах ДНР не дано официального определения понятия «общественный транспорт», однако оно используется. Рассмотрим примеры:

1. Закон ДНР «О дорожном движении» – ст. 10 п. 20 «...участие в работе градостроительных и технических советов, в работе комиссий по открытию маршрутов регулярного движения общественного транспорта...» [110].

2. Постановление Правительства Донецкой Народной Республики «Об утверждении Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта» – раздел 2, гл. 1, п. 23. «...посадка и высадка пассажиров из автобуса производится по их требованию в местах остановки общественного транспорта...» раздел 7, п. 162. «...водитель автобуса обязан... останавливать... для посадки по требованию... но не ближе чем за 100 метров от места остановки общественного транспорта...»; раздел 7, п. 163. «...водитель автобуса имеет право отказать в ... посадке и высадке ... ближе 100 метров от оборудованной остановки

общественного транспорта...» [111].

3. Приказ Министерства транспорта ДНР «Об утверждении Отраслевых и Дорожных Норм «Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования. Виды ремонтов и перечень работ» – раздел 4 п. 4.4 «...уборка и мойка остановок общественного транспорта, автопавильонов, подземных и наземных пешеходных переходов ...» [112].

4. Распоряжение Главы Администрации г. Донецка «О приостановлении прав льготных категорий граждан на бесплатный проезд всеми видами общественного городского транспорта» [113]

5. Распоряжение Главы Администрации г. Донецка «О бесплатном проезде в общественном транспорте» [114].

Таким образом, при рассмотрении перевозок пассажиров и грузов используется понятие «транспорт общего пользования», если анализируются только пассажирские перевозки целесообразно использовать понятие «общественный транспорт» и «система общественного транспорта».

Общественный транспорт ДНР рассматривается как единая система, которая предназначена для удовлетворения потребностей потребителей в физическом перемещении по территории ДНР. В ходе исследования уточнена структура взаимосвязи элементов системы общественного транспорта ДНР (рисунок 2.1).

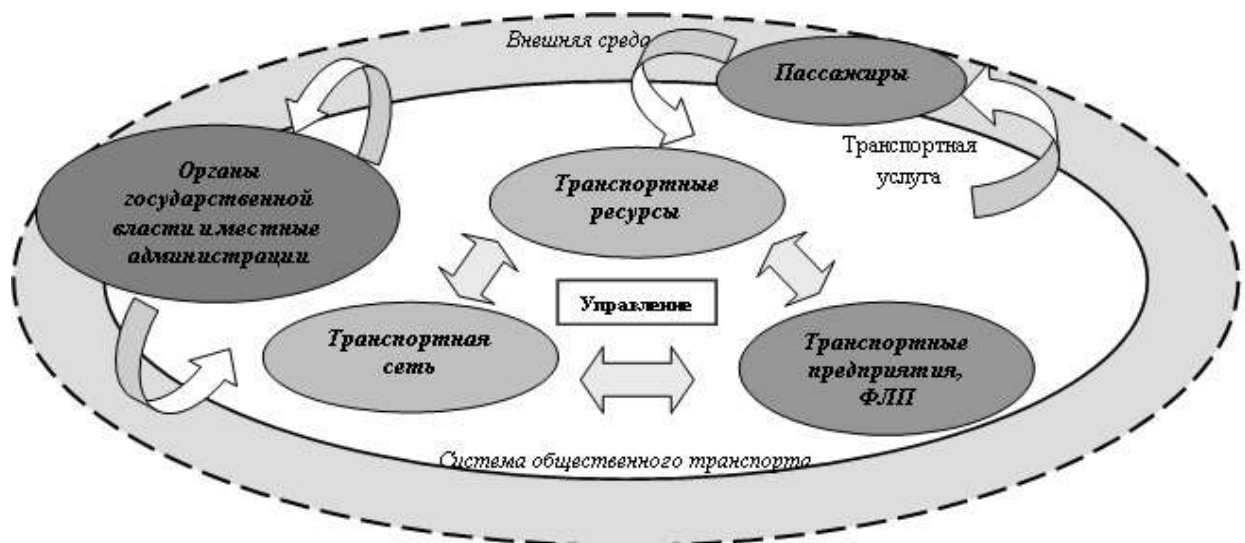


Рисунок 2.1 – Структура взаимосвязи элементов системы общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Состав системы общественного транспорта ДНР определим как совокупность следующих элементов [115, с. 358]:

1. «Транспортные ресурсы»: подвижной состав различных видов и типов общественного транспорта (рисунок 2.2).

Вместимость зависит от габаритов подвижного состава:

– особо малой вместимости – длина до 5 м., а общая вместимость, равна количеству сидячих пассажиров – до 10 чел.;

– малой вместимости – длина 6-8 м., количество сидячих мест – до 20 чел., общая вместимость – до 40 человек;

– средней вместимости – длина 8-9,5 м., количество сидячих мест – до 30 чел., общая вместимость – до 60 человек;

– большой вместимости – длина до 12 м., количество сидячих мест 30-40 чел., общая вместимость – до 90 человек;

– особо большой вместимости – длина 16,5 м. и более, количество сидячих мест – более 40 чел., общая вместимость – более 90 человек.



Рисунок 2.2 – Состав подсистемы «Транспортные ресурсы» [составлено автором]

Поезда по виду получаемой энергии делятся на электровоз (получает энергию от контактной сети) и тепловоз (с двигателем внутреннего сгорания).

2. «Транспортная сеть»: путевая основа транспортной сети, маршрутная сеть различных видов общественного транспорта, станции и остановочные пункты, стоянки, сооружения организации движения, элементы системы энергообеспечения (рисунок 2.3).

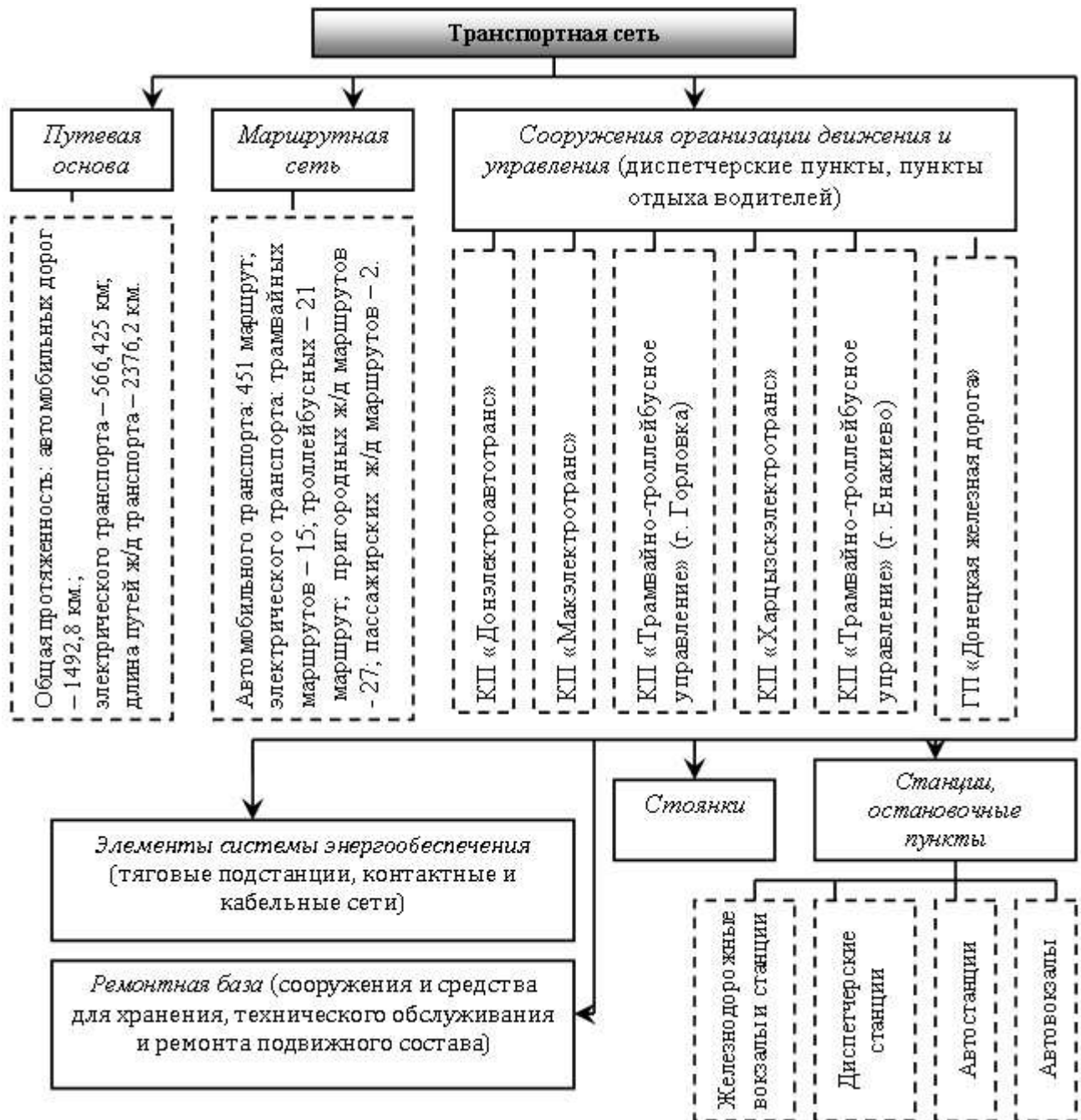


Рисунок 2.3 – Состав подсистемы «Транспортная сеть» [составлено автором на основе [116]]

3. «Управление»: средства и методы управления, кадры (рисунок 2.4).

Принятие решения является важной частью любой управленческой деятельности. Процесс подготовки, принятия и реализации управленческого решения отображает саму суть управления. Процессы, связанные с осуществлением управленческого решения можно рассматривать как конкретные действия структуризации взаимоотношений между людьми соответственно задумке и желанию субъекта управленческого решения. С помощью таких управленческих решений в государственной сфере решаются общие социальные проблемы.

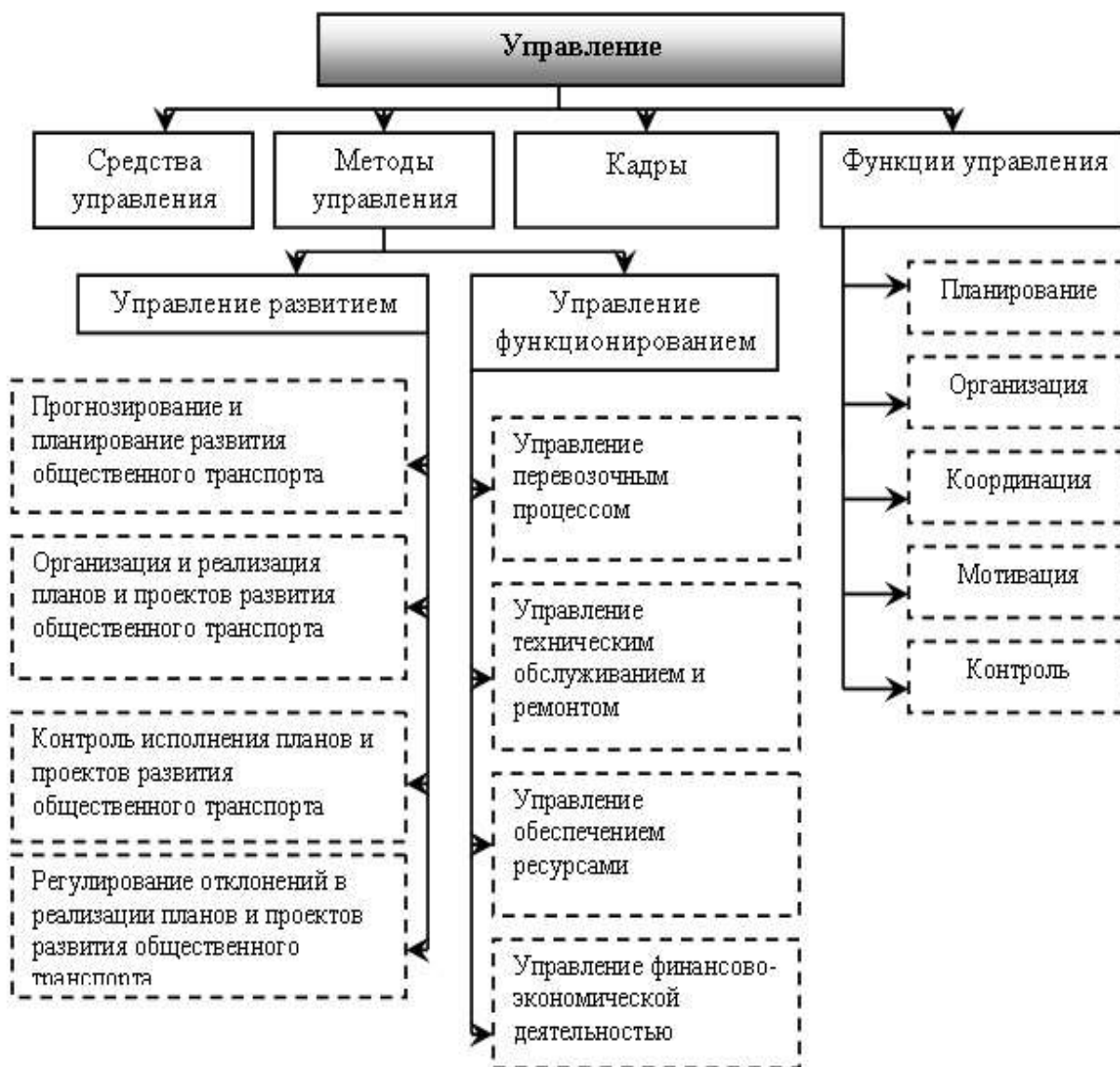


Рисунок 2.4 – Состав подсистемы «Управление» [составлено автором]

Управленческое решение в какой-то степени является социальным институтом, для которого характерны устойчивые правила и нормы, регулирующие деловые взаимоотношения людей.

А.В. Зарубенко, В.А. Стусь, К.Е. Белай и И.Г. Иванова пришли к выводу, что «управленческое решение – одновременно процесс и результат анализа информации, прогнозирования, оптимизации и выбора альтернативы из множества возможных способов достижения поставленной цели» [117].

Сущность данного аспекта заключается в следующем:

1. В системности отношений субъектов и объектов управления. Тем самым создаётся система, состоящая из управляющего и управляемого компонентов, и по отношению к которой связи могут быть внутренними и внешними, прямыми и обратными. Эти связи можно упорядочить, привести к определённой иерархии и зависимости от важности.

2. В его направленности на удовлетворение общественных интересов. В соответствии с этим ставятся определённые цели и разрабатываются пути их достижения посредством эффективных управленческих решений. При этом постановка целей предполагает соблюдения определённых принципов.

3. Одним из основных аспектов управленческого решения является необходимость его нормирования, в рамках поведенческих и правовых норм.

4. При подготовке и реализации управленческого решения необходимо:

- обозначить круг проблем, нуждающихся в решении;
- ставить социально ориентированные цели;
- определять нормы, пути, шаги и рычаги воздействия на объект управления, ресурсную и кадровую базу управленческого решения и прочее [118].

Для того чтобы лучше понять природу управленческого решения следует рассмотреть функции, которые оно выполняет. В данном случае можно выделить три основные функции: руководящая, координирующая, мобилизующая.

Следует помнить, что управленческое решение эффективно лишь тогда, когда выполняет все приведенные функции комплексно. Недооценка какой-либо функции может послужить причиной отсутствия взаимопонимания и

согласованности действий внутри системы.

С.В. Каракушян и С.Н. Косников в своей научной работе «Особенности принятия управленческих решений в системе государственного и муниципального управления» [119] уделяли особенное внимание компонентам принятия решений государственными и муниципальными управленцами, рассматривали сущность самого управленческого решения, этапы его принятия и реализации, и описывали требования к субъектам принятия государственных управленческих решений.

На рисунке 2.5 представлены модели и методы принятия управленческих решений.

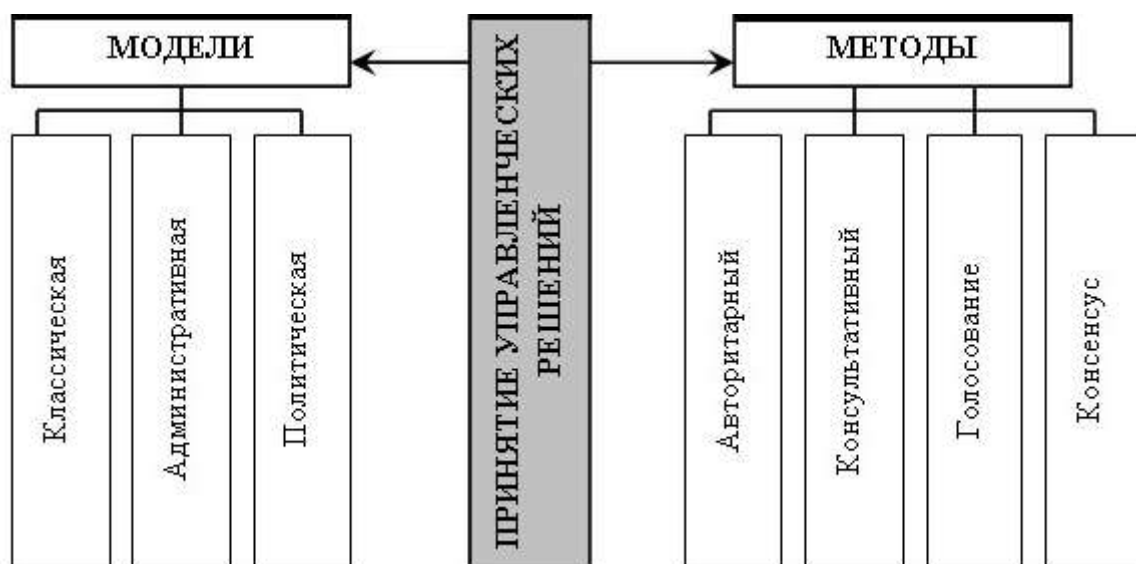


Рисунок 2.5 – Модели и методы принятия управленческих решений [составлено автором]

Выбор модели напрямую зависит от вида деятельности организации, а также от личных предпочтений руководителя, степени риска и уровня неопределённости ситуации. Безусловно, каждая из приведенных моделей имеет место в любой сфере, но пропорции применения данных моделей могут варьироваться.

Классическая модель базируется на экономических прогнозах. Однозначно, управленческое решение следует реализовывать с учётом экономических интересов. Основу данной модели составляют допущения что субъект

управленческого решения:

- стремится достичь поставленные цели, проблемы чётко обозначены и прописаны, определены и точно сформулированы;
- стремится уменьшить уровень неопределенности, получить как можно более точные и достоверные данные в полном объёме, рассмотреть все альтернативы и возможные пути развития событий;
- рационально и логически оценивает альтернативы принятия решений с помощью правильной расстановки приоритетов, выбирает наилучшую альтернативу с экономической точки зрения.

Рассматриваемая модель выступает нормативной и рекомендательной. Она способствует принятию субъектами управления рациональных решений. Данная модель является удобной, так как основывается на количественных методах принятия решений, а с развитием технологий вычисления выполнять стало гораздо легче.

Административная модель регламентирует процесс принятия решения, когда ситуации являются трудными, в том числе в принятии экономически рационального решения. Данная модель предполагает не поиск самого оптимального варианта, а быстрый поиск приемлемого решения, то есть первого, хотя бы минимально удовлетворяющего требованиям либо существующей проблеме. В этом случае другие, возможно более выгодные альтернативы, не рассматриваются, так как занимают много времени.

Принципы административной модели, отличны от классической, но на неё действуют всё те же организационные факторы. Принципами административной модели выступают следующие аспекты:

- ситуация, в которой принимаются решения, которые не всегда достоверно определены, а цели решения могут конфликтовать друг с другом.
- имеет место упрощенный взгляд на проблемы, не отражающий сложность вопроса, решения далеко не всегда рациональны;
- поиск управленцами альтернатив решений определяются персоналом и ресурсными ограничениями;

– удовлетворённость приемлемыми, а не рациональными решениями.

Данная модель имеет описательный характер и учитывает все ограничения.

Политическая модель чаще всего используют для принятия решений в условиях неопределённости и отсутствия единой цели или направления действий. Часто в принятии политических решений организации участвуют несколько управленцев, каждый из которых имеет свои видения относительно целей и направлений развития, в итоге они должны достичь компромисса. В случае трудностей принятия единого решения управленцы используют дискуссии, переговоры и сделки.

Такая модель является наиболее приближенной к реальной обстановке. Решения, как правило, принимаются коллегиально, так как являются весьма сложными. Она основывается на таких принципах:

- в организации присутствуют разные цели и ценности коллектива. У каждого своё видение решения проблем;
- присутствуют условия неопределенности и неполноты информации;
- существует большое количество проблем и множество ограничений;
- чаще всего решения принимаются коллегиально в ходе дебатов.

Таким образом, классическая модель применяется, чаще всего, в стабильных и понятных условиях, решения принимаются размеренно и рационально. В остальных случаях решения принимаются в зависимости от ситуации, чаще всего быстро, а если решения обладают особой сложностью, то ещё и коллегиально.

Рассмотрим методы принятия управленческих решений, которые чаще всего используются на государственном и муниципальном уровне:

1. Авторитарный. Данный метод применяется единолично управленцем без участия других людей. Метод является наиболее быстрым, так как зависит от одного человека, и не требует обсуждений. Данный метод является директивным.

Во многих случаях этот метод является уместным, однако, зачастую управленческие решения нуждаются в участии большего количества участников. Эти решения обладают высокой степенью риска.

2. Консультативный. Данный метод применим, когда для принятия решения требуется выслушать мнения других людей, однако, в итоге решение принимается единолично, но с учётом других мнений. Данный метод требует большего количества времени, чем авторитарный, так как нужно время на изучение других мнений, среди которых может быть предложена рациональная альтернатива, уменьшающая степень риска принятого решения.

Данный метод является пассивным. Люди могут принимать участие в собрании, однако не высказывать своего видения ситуации, при этом формально будет выглядеть, будто они принимали участие в разработке решения.

3. Голосование. Этот метод предполагает групповое обсуждение, по итогам которого проводится голосование для выбора наиболее желательной альтернативы для большей части группы. Такой метод носит также другое название – демократический, так как мнение каждого участника учитывается при принятии окончательного решения.

Каждый участник должен понимать свою ответственность за принятое коллективом управленческое решение в равной степени. Это является стимулом к тщательному обдумыванию идеи, перед тем как её озвучить, тем самым уменьшаются риски неудачного решения. Данный метод показал себя наилучшим образом в условиях группы. Кроме того, метод является эффективным, так как ограничен во времени. Отведён определённый промежуток времени на голосование, по итогу которого принимается окончательное решение.

4. Консенсус. Длительный метод группового обсуждения и выдвижения предложений. Он длится до тех пор, пока группа не придёт к единому мнению. Метод является весьма сложным, так как предполагает, чтобы все были согласны с одним вариантом. Поэтому, во времени метод может растянуться надолго, учитывая, что маловероятно изначально единое мнение, а переубедить некоторых людей – непростая задача. Если нет необходимости, то данный метод лучше не применять с целью экономии времени.

Помимо названных методов существует ряд других методов властного воздействия, которые применяются в рамках реализации государственной

политики [120].

Субъектом управления системой общественного транспорта ДНР являются органы государственной власти и местные администрации, пассажиры, перевозчики (транспортные предприятия и ФЛП, осуществляющие перевозки пассажиров).

На рисунке 2.6 представлена модель взаимодействия субъектов системы общественного транспорта.



Рисунок 2.6 – Модель взаимодействия субъектов системы общественного транспорта [усовершенствовано автором на основе [121, с. 125]]

Цели субъектов в системе общественного транспорта разные. Пассажиры заинтересованы в быстром и удобном перемещении по ДНР; перевозчики – в получении максимальной прибыли при оптимальных затратах; органы государственной власти и местные администрации призваны обеспечивать

перевозки пассажиров с учетом всех требований и ограничений. Также следует отметить, что именно органы государственной власти и местные администрации должны соблюдать баланс заинтересованности пассажиров и перевозчиков, а также интересов ДНР.

Анализ взаимодействия субъектов системы общественного транспорта согласно модели, представленной на рисунке 2.6, позволил выявить и систематизировать множество характеризующих их параметров.

Органы государственной власти и местные администрации, как субъект системы общественного транспорта, также характеризуется набором показателей, основные из них представлены на рисунке 2.7.

При допуске на рынок транспортных услуг с одной стороны выступают перевозчики, которые предлагают свои услуги и условия работы (виды, качество и количество транспортных средств, наличие ремонтно-технической базы, лицензий и т.п.), а с другой стороны органы государственной власти и местные администрации, которые формируют условия допуска перевозчиков на рынок в зависимости от стратегических целей, решаемых проблем, текущей ситуации и выбранной экономической модели организации системы общественного транспорта. При этом между потенциальными перевозчиками конкуренция идет за место на рынке [36].

Перечень государственных услуг в сфере транспорта ДНР представлен в Приложении Г.

К основным государственным услугам в сфере транспорта ДНР можно отнести: государственную регистрацию железнодорожного подвижного состава; внесение сведений о субъекте хозяйствования в Государственный реестр операторов и перевозчиков; согласование маршрутов движения по автомобильным дорогам транспортных средств; согласование проведения народных гуляний и других массовых мероприятий; согласование осуществления производственной деятельности на автомобильных дорогах; выдачу временных разрешений на перевозку пассажиров и другое.

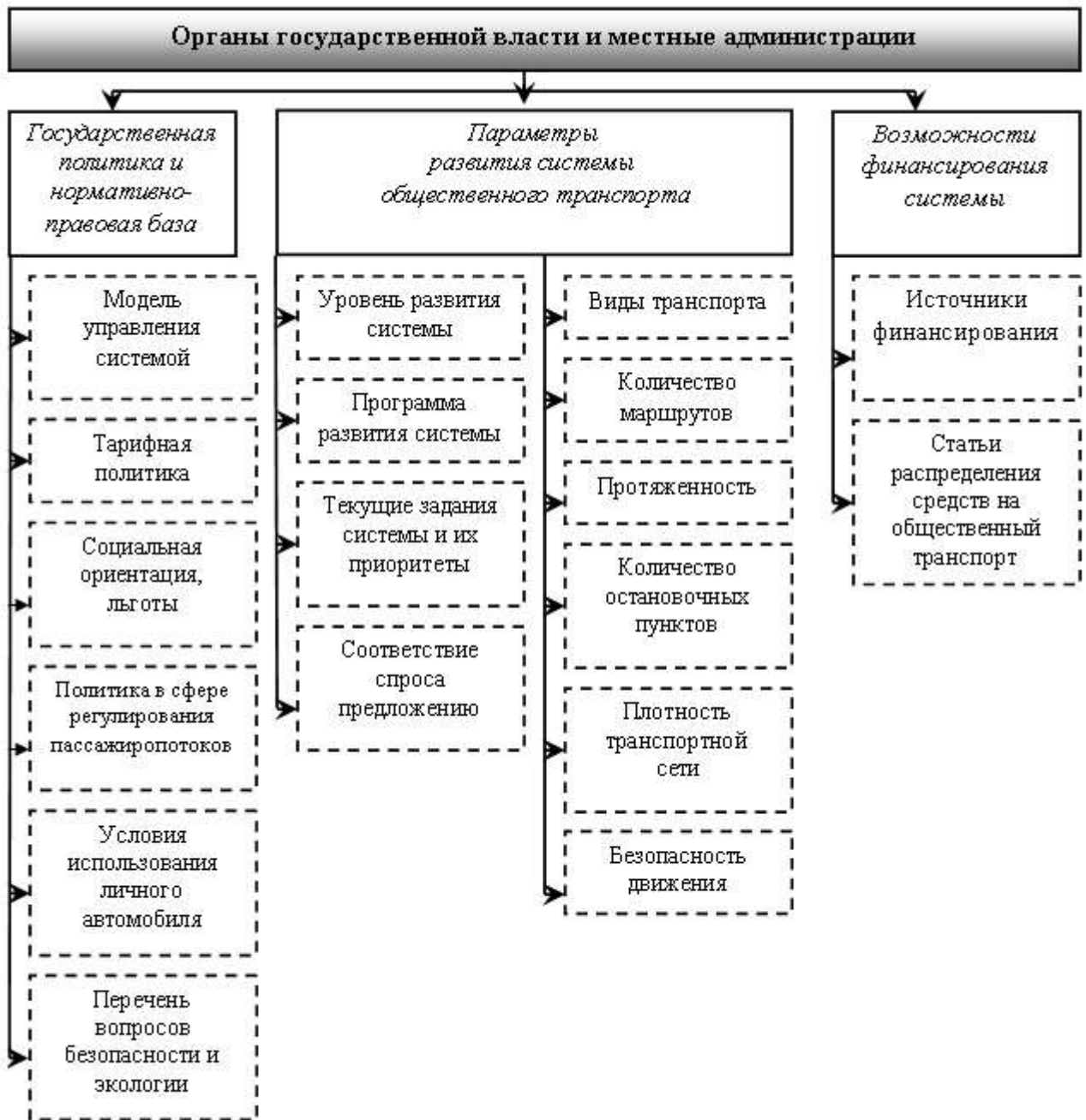


Рисунок 2.7 – Структура параметров, характеризующая органы государственной власти и местные администрации как субъект системы общественного транспорта [составлено автором]

Уровни планирования государственной политики в системе общественного транспорта ДНР представлены на рисунке 2.8.



Рисунок 2.8 – Уровни планирования направлений государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором]

Законодательной ветвью власти в системе общественного транспорта выступает Комитет Народного Совета ДНР по транспорту и связи.

В компетенцию Комитета входит подготовка проектов законов по следующим вопросам в системе общественного транспорта:

- статус и правовое регулирование деятельности предприятий, учреждений и организаций общественного транспорта;
- определение и установление порядка предоставления населению услуг вокзалами и станциями;
- определение порядка проведения мероприятий, направленных на стабилизацию работы и наращивание объемов предоставления услуг предприятиями, учреждениями и организациями общественного транспорта, расположенными на территории ДНР;
- определение механизма взаимодействия между соответствующими службами, предприятиями и организациями различных видов транспорта, оказывающими транспортные услуги населению, по вопросам, связанными с

проектированием, строительством, ремонтом и обслуживанием автомобильных и железнодорожных дорог на территории ДНР;

- создание необходимых правовых условий для предотвращения недобросовестной конкуренции на рынке пассажирских транспортных услуг;

- разработка норм и принципов, регулирующих вопросы обеспечения социально значимых пассажирских перевозок и транспортной безопасности в пределах своих полномочий;

- создание правовых условий для развития инфраструктуры общественного транспорта;

- определение направлений государственной политики в системе общественного транспорта и т.д. [122].

Центральным республиканским органом исполнительной власти ДНР является Министерство транспорта, проводящее государственную политику и осуществляющее функции по нормативному правовому регулированию, контролю и надзору в области транспорта.

Необходимо обратить внимание на то, что структура управления системой общественного транспорта ДНР отличается от структур развитых и развивающихся стран, где зачастую выделяются профильные агентства по различным видам транспорта. Функции данных агентств принимает на себя Министерство транспорта ДНР, что упрощает координацию и нагрузку на Республиканский бюджет.

На рисунке 2.9 представлена структура управления системой общественного транспорта ДНР.

За последние годы Министерством транспорта осуществлена большая работа в области нормотворческой деятельности.

За 2016 г. разработаны проекты нормативных правовых актов: в сфере пожарной безопасности, гражданской обороны, безопасности на транспорте – 11; в сфере сертификации – 19; в сфере лицензирования – 9; проекты постановлений Правительства ДНР (ранее Совет Министров) – 6; прочие – 20.



Рисунок 2.9 – Структура управления системой общественного транспорта ДНР [составлено автором]

Внесены изменения в Закон ДНР: «Об автомобильном транспорте» (Принят Постановлением Народного Совета 04.03.2016 г.) [123].

За 2017 г. приняли участие в подготовке 100 нормативных правовых актов, **77** из которых в сфере транспорта:

- железнодорожный транспорт – 7;
- надзор и контроль на транспорте – 7;
- перевозка пассажиров и багажа – 7;
- лицензирование – 16;
- сертификация и стандартизация – 12;
- безопасность на транспорте – 4;
- тарифная политика – 3;
- страхование – 1;
- другое – 20.

Основные формы нормотворческой деятельности:

- самостоятельная разработка – 72;
- анализ и рассмотрение – 98;
- совместная разработка – 157;
- пояснительные записки к проектам – 8;
- юридические заключения – 23.

Приказом Министерства транспорта ДНР от 11.10.2019 г. №373 внесены изменения в нормативный правовой акт «Система сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве. Требования к органам по сертификации и порядок их аккредитации» [124].

Указом Главы Республики от 14.11.2019 г. №327 утверждены нормы применения Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» на территории ДНР [125].

Документ принят в целях обеспечения единой государственной политики в сфере безопасности автомобильных дорог общего пользования и осуществления норм по защите прав граждан, экономических интересов и международного статуса ДНР.

Приказом Министерства транспорта от 05.11.2019 г. № 407 утверждена Временная инструкция по оформлению материалов об административных правонарушениях в сфере лицензирования Министерством транспорта ДНР [126].

Нормативное правовое обеспечение общественных пассажирских перевозок ДНР представлено в Приложении Д.

Задачи, компетенция, структура, организация деятельности Министерства транспорта ДНР определяются Положением о Министерстве транспорта ДНР [127]. Министерство транспорта в своей деятельности подконтрольно и подотчетно Главе ДНР и Правительству ДНР.

Согласно ст. 20, 43 Закона ДНР «О транспорте» [108] республиканский орган исполнительной власти, обеспечивающий формирование и реализацию государственной политики осуществляет комплекс функций, представленных на рисунке 2.10.

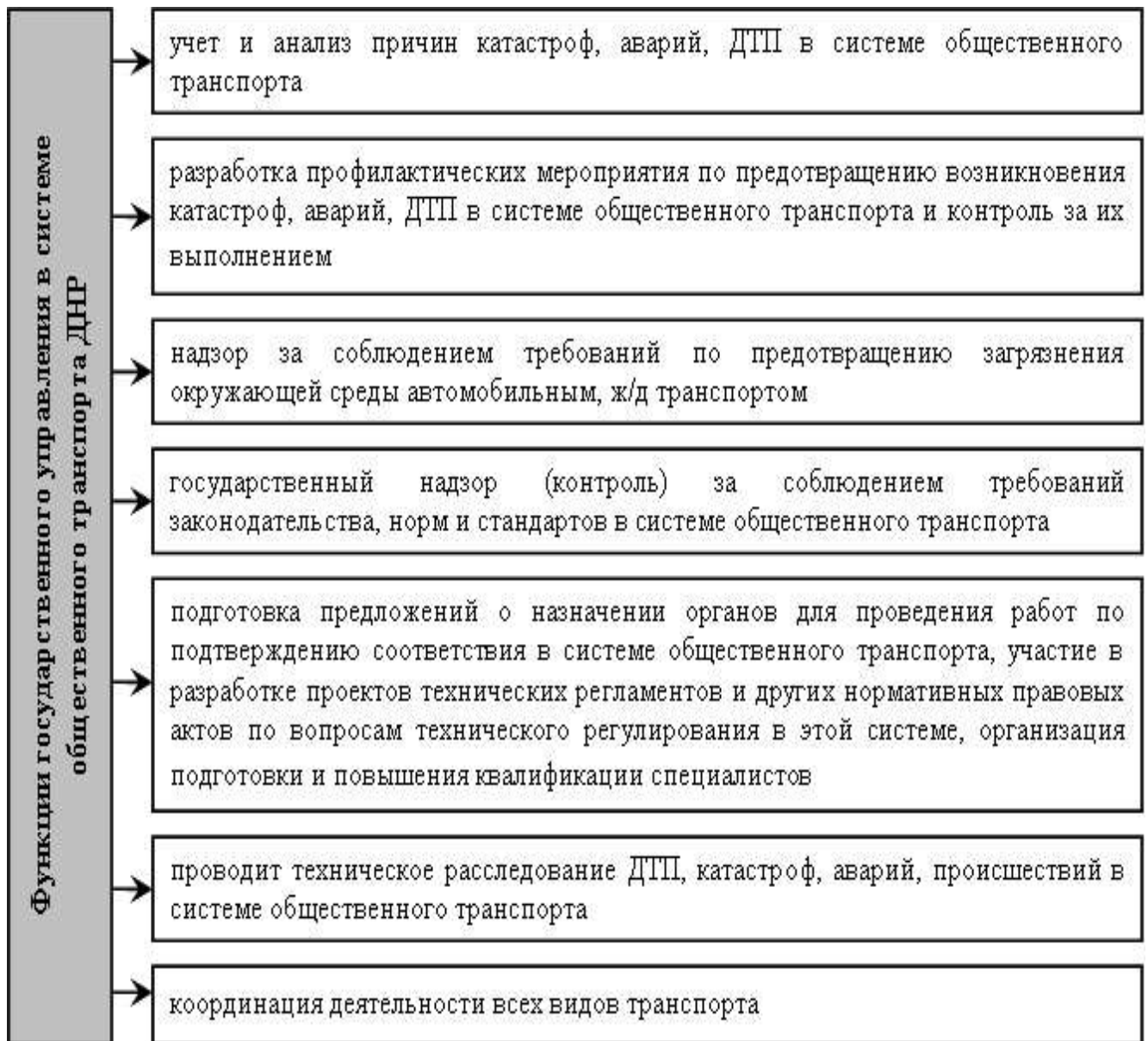


Рисунок 2.10 – Функции государственного управления в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором на основе [108]]

В сферу управления Министерства входят его территориальные органы (в случае их создания), иные органы, деятельность которых связана с реализацией его полномочий, а также подведомственные государственные предприятия и учреждения, деятельность которых связана с реализацией полномочий Министерства транспорта ДНР.

Структура Министерства транспорта ДНР представлена на рис. 2.11.

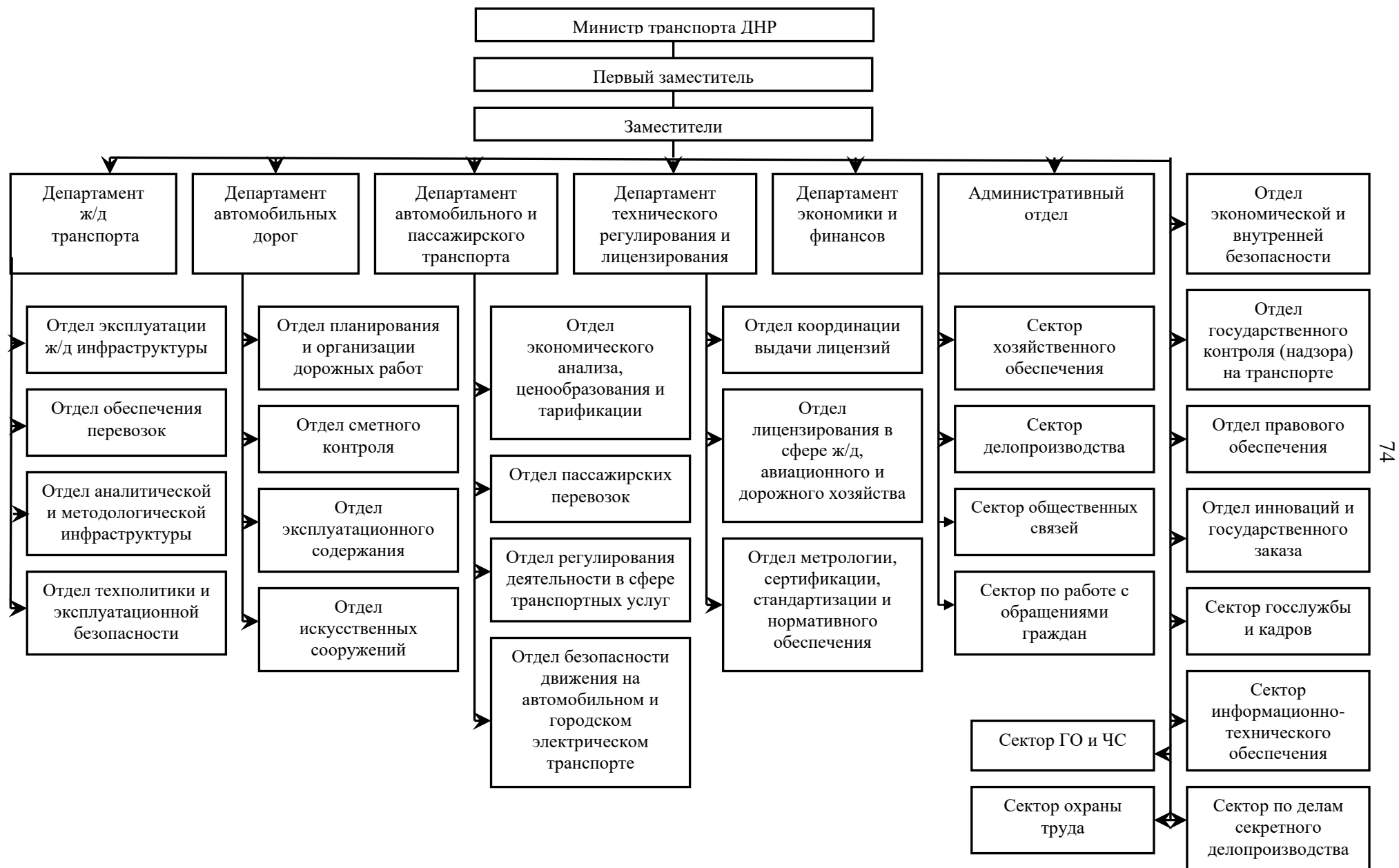


Рисунок 2.11 – Структура управления Министерства транспорта ДНР [составлено автором на основе [116]]

К основным задачам Министерства транспорта ДНР относят: участие в формировании и реализации государственной политики в области развития транспорта и дорожного хозяйства на территории ДНР, а также в пределах своей компетенции тарифной политики и государственных закупок; осуществление в установленном порядке руководства деятельностью предприятий, организаций и учреждений, относящихся к сфере ведения Министерства; формирование и координация развития транспортной отрасли и дорожного хозяйства на территории ДНР; своевременное, полное и качественное удовлетворение потребностей населения и общественного производства в перевозках и потребностей обороны ДНР; охрана окружающей среды от вредного воздействия транспорта [127].

В подчинении Министерства транспорта ДНР находятся подведомственные предприятия, представленные в таблице 2.1.

Таблица 2.1 – Подведомственные предприятия Министерства транспорта ДНР [составлено автором на основе [116]]

Наименование организации	Характеристика
ГП «Автодор»	Обеспечивает бесперебойные, безопасные и комфортные условия дорожного движения на дорогах общего пользования ДНР, способствует снижению уровня аварийности и, как следствие, снижению травматизма и смертельных случаев, а также материальных потерь от дорожно-транспортных происшествий.
ГУП «Донавтодорпроект»	Обеспечивает экономические интересы государства, удовлетворение потребностей республики, населения и обороны страны в развитии автомобильных дорог общего пользования, расширении возможностей производственного и социального развития предприятий дорожного хозяйства.
ГУП «Донжелдорпроект»	Удовлетворяет потребности заказчиков, в первую очередь предприятий и организаций железнодорожного транспорта, в проектно-сметной документации, работах и услугах.
ГУП «Республиканский учебно-технический транспортный центр»	Обеспечивает реализацию потребностей граждан ДНР в профессионально-техническом образовании, овладении рабочими профессиями, специальностями, повышении квалификации в соответствии с их интересами, способностями.
ГП «Автовокзалы Донбасса»	Осуществляет продажу и бронирование билетов, в также предоставляет справочную информацию о маршрутах следования, остановках, стоимости проезда, предоставляет помещений для ожидания рейсов и мест посадки-высадки, оказывает услуги по хранению ручной клади и багажа.

Орган по сертификации продукции и услуг ГУП «Донжелдорпроект» аккредитован в системе сертификации на транспорте и дорожном хозяйстве «ДОНТРАНССЕРТ».

Сертификации продукции и услуг на транспорте:

1. Услуги автомобильного транспорта:

– услуги на автовокзалах и пассажирских автостанциях до отправления автомобильного транспорта;

– услуги при перевозке пассажиров автомобильным транспортом.

2. Испытания автобусов на соответствие нормативным документам, нормативным правовым актам относительно безопасности их конструкции – определение класса комфортности автобусов.

«Порядок определения и требования к классу комфортности автобусов» утверждён приказом Министерства транспорта ДНР от 31.03.2016 г. № 222 [128].

Работы по определению класса комфортности осуществляются органом по сертификации ГУП «Донжелдорпроект» в соответствии с Порядком на договорной основе и оплачиваются заявителем в порядке, предусмотренном действующим законодательством ДНР.

3. Услуги на железнодорожном транспорте:

– услуги на железнодорожных вокзалах до отправления поезда;

– услуги в пути следования поезда;

– услуги, предоставляемые пассажирам по прибытии поезда к месту назначения.

4. Объекты железнодорожного транспорта:

– элементы верхнего строения пути (новые);

– тормозное оборудование (новое).

5. Дорожные транспортные средства их составные части и оборудование.

6. Техническое обслуживание и ремонт автотранспортных средств.

Ранее ГУП «Донецкая железная дорога» была напрямую подведомственна Министерству транспорта ДНР, теперь Трансграничный концерн «Железные дороги Донбасса» регулирует грузоперевозки и составляет графики движения

поездов ДНР и ЛНР через единый информационный центр.

В таблице 2.2 представлено количество обращений граждан за 2016-2020 г. в Министерство транспорта ДНР по вопросам функционирования общественного транспорта

Таблица 2.2 – Количество обращений граждан ДНР за 2016-2020 гг. [составлено автором на основе [116]]

Год	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Месяц					
Январь	2281	2280	3025	511	218
Февраль				282	287
Март				317	266
Апрель				281	440
Май				238	205
Июнь				250	376
Июль				171	461
Август				248	187
Сентябрь				243	209
Октябрь				223	111
Ноябрь				236	165
Декабрь				244	162
ИТОГО				3338	3087

Анализ поступивших обращений показал, что характер вопросов с каждым годом не меняется. Прежде всего, это низкое качество работы общественного транспорта, проезд пассажиров льготных категорий. Также значительное количество обращений касалось изменения графиков движения поездов, запуска новых маршрутов. Кроме того, жители обращались по вопросам лицензирования, ремонта и содержания дорог и мостов, трудоустройства.

На рисунке 2.12 проведено прогнозирование количества обращений граждан по вопросам функционирования системы общественного транспорта ДНР.

Проведенная аппроксимация линейной функцией дала высокую величину достоверности, так как $R^2=0,74$, линий тренда направлена на увеличение количества обращений граждан ДНР.

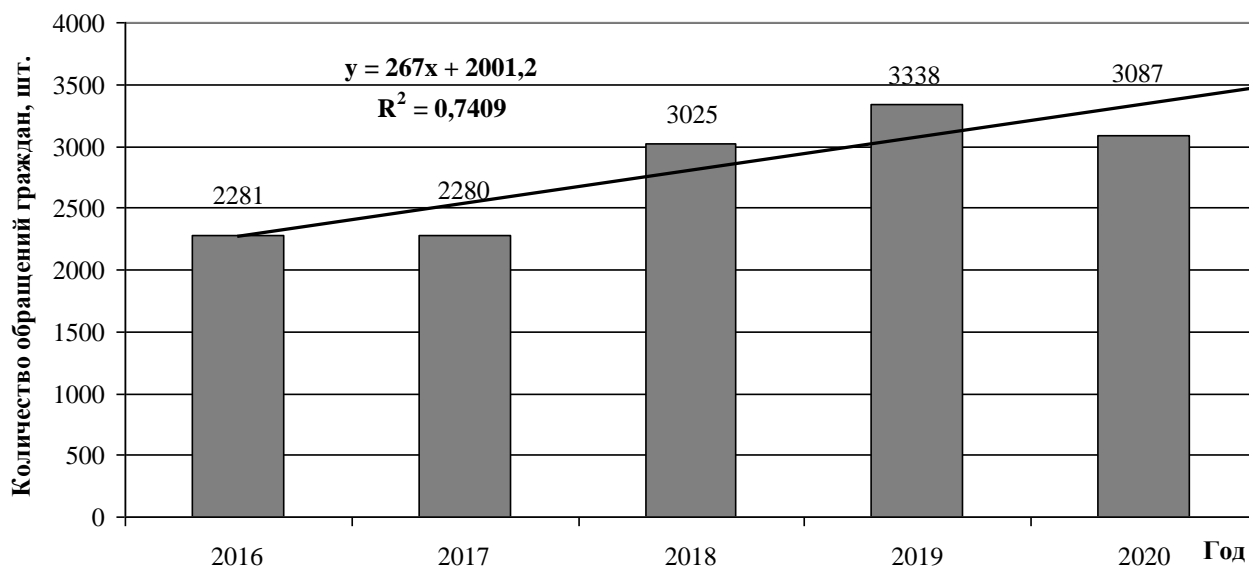


Рисунок 2.12 – Количество обращений граждан в Министерство транспорта ДНР за 2016-2020 гг. [составлено автором на основе [116]]

Сотрудниками отдела государственного контроля (надзора) на транспорте Министерства транспорта ДНР на постоянной основе проводится работа по выявлению и пресечению фактов нарушений действующего законодательства в сфере осуществления пассажирских перевозок. Количество проверенных транспортных средств и количество выявленных нарушения за 2019-2020 гг. представлено в таблице 2.3.

Таблица 2.3 – Количество проверенных транспортных средств системы общественного транспорта ДНР за 2019-2020 гг. [составлено автором на основе [116]]

Год	2019 г.			2020 г.		
	Кол-во проверенных транспортных средств	Кол-во выявленных нарушений	% нарушений	Кол-во проверенных транспортных средств	Кол-во выявленных нарушений	% нарушений
1	2	3	4	5	6	7
Январь	148	87	58,78	308	52	16,88
Февраль	183	54	29,51	283	64	22,61
Март	447	128	28,64	258	64	24,81
Апрель	456	80	17,54	355	96	27,04
Май	212	49	23,11	247	69	27,94
Июнь	433	95	21,94	138	25	18,12

Продолжение таблицы 2.3

1	2	3	4	5	6	7
Июль	255	54	21,18	140	60	42,86
Август	156	33	21,15	266	52	19,55
Сентябрь	286	18	6,29	392	93	23,72
Октябрь	375	72	19,20	273	65	23,81
Ноябрь	376	53	14,10	288	70	24,31
Декабрь	225	43	19,11	292	64	21,92
ИТОГО	3552	766	21,57	3240	774	23,89

Наиболее частым нарушением является отсутствие полного пакета разрешительных документов, предусмотренных статьей 40 Закона ДНР «Об автомобильном транспорте» [123].

Сотрудниками Министерства транспорта ДНР на постоянной основе проводится работа по выявлению и пресечению фактов нарушений действующего законодательства в сфере осуществления пассажирских перевозок. Количество проверенных транспортных средств и количество выявленных нарушения за 2019-2020 гг. представлено на рисунке 2.13.

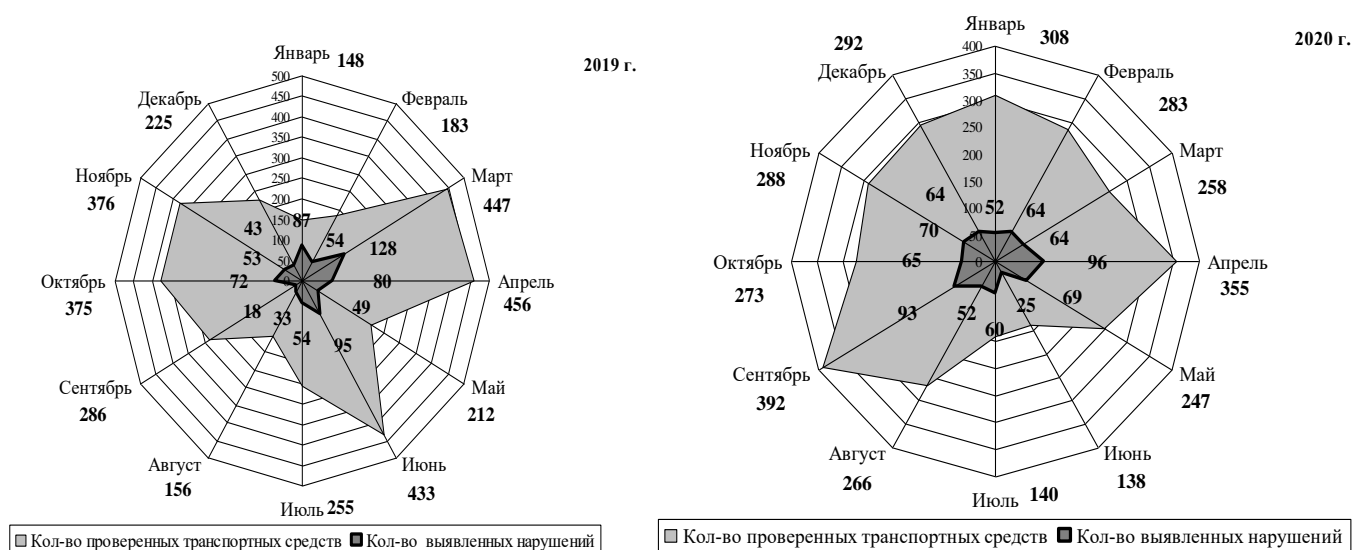


Рисунок 2.13 – Количество проверенных транспортных средств и выявленных нарушений Министерством транспорта ДНР за 2019-2020 гг. [составлено автором на основе [116]]

В ходе проведения рейдов специалисты отдела государственного контроля (надзора) на транспорте Минтранса также проводят разъяснительную работу для

лиц, осуществляющих пассажирские перевозки, по требованиям действующего законодательства и предоставляют соответствующие рекомендации по нарушениям в целях их недопущения.

Следующим субъектом системы общественного транспорта ДНР являются пассажиры. Пассажиры представлены параметрами, которые связаны с осуществлением передвижений и приводящие их на рынок транспортных услуг, а также с параметрами реального использования общественного транспорта (рисунок 2.14).

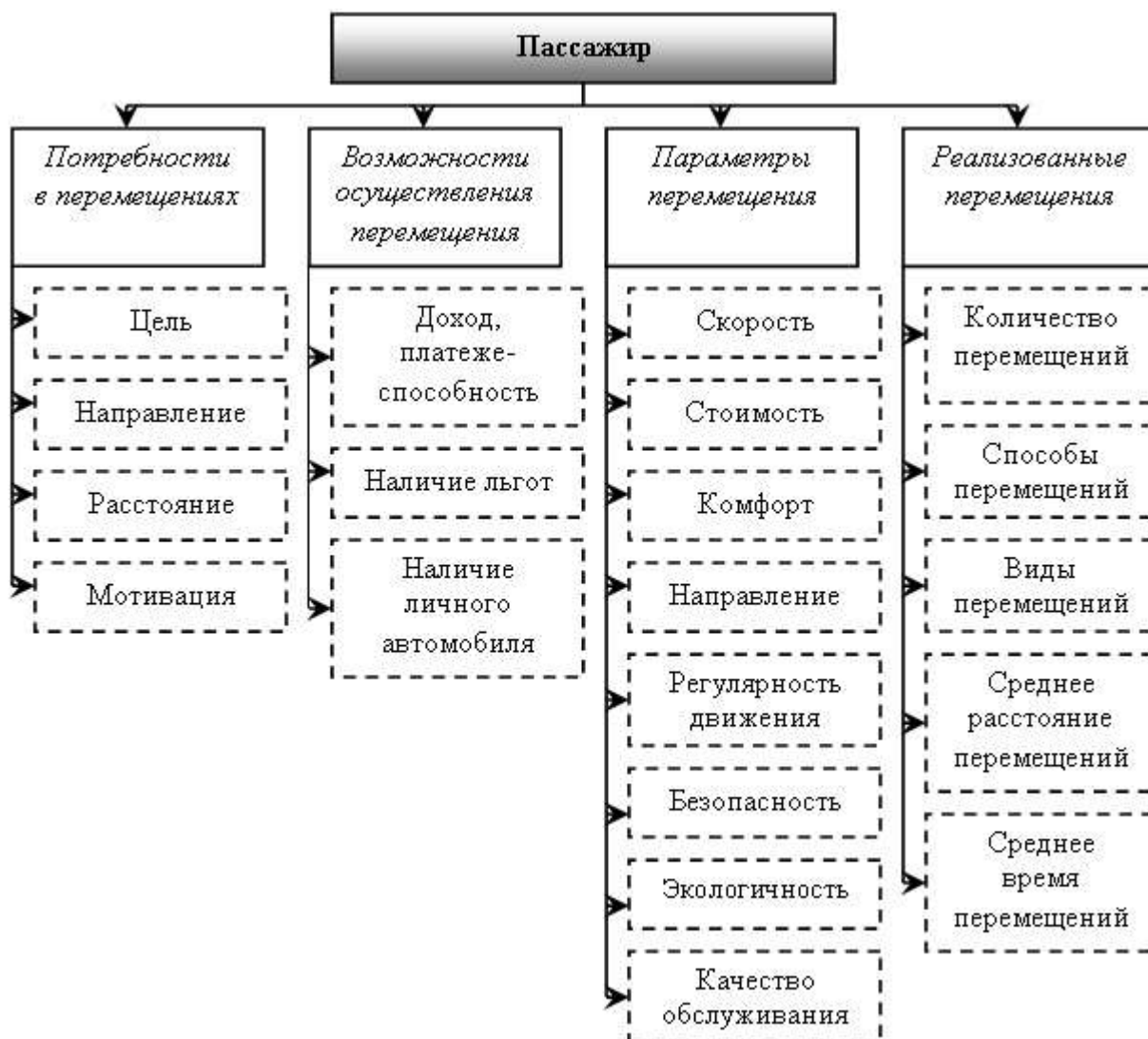


Рисунок 2.14 – Структура параметров, характеризующих пассажира как субъекта системы общественного транспорта [129, с. 49]

Структура параметров, характеризующих перевозчика как субъекта

системы общественного транспорта представлена на рисунок 2.15.

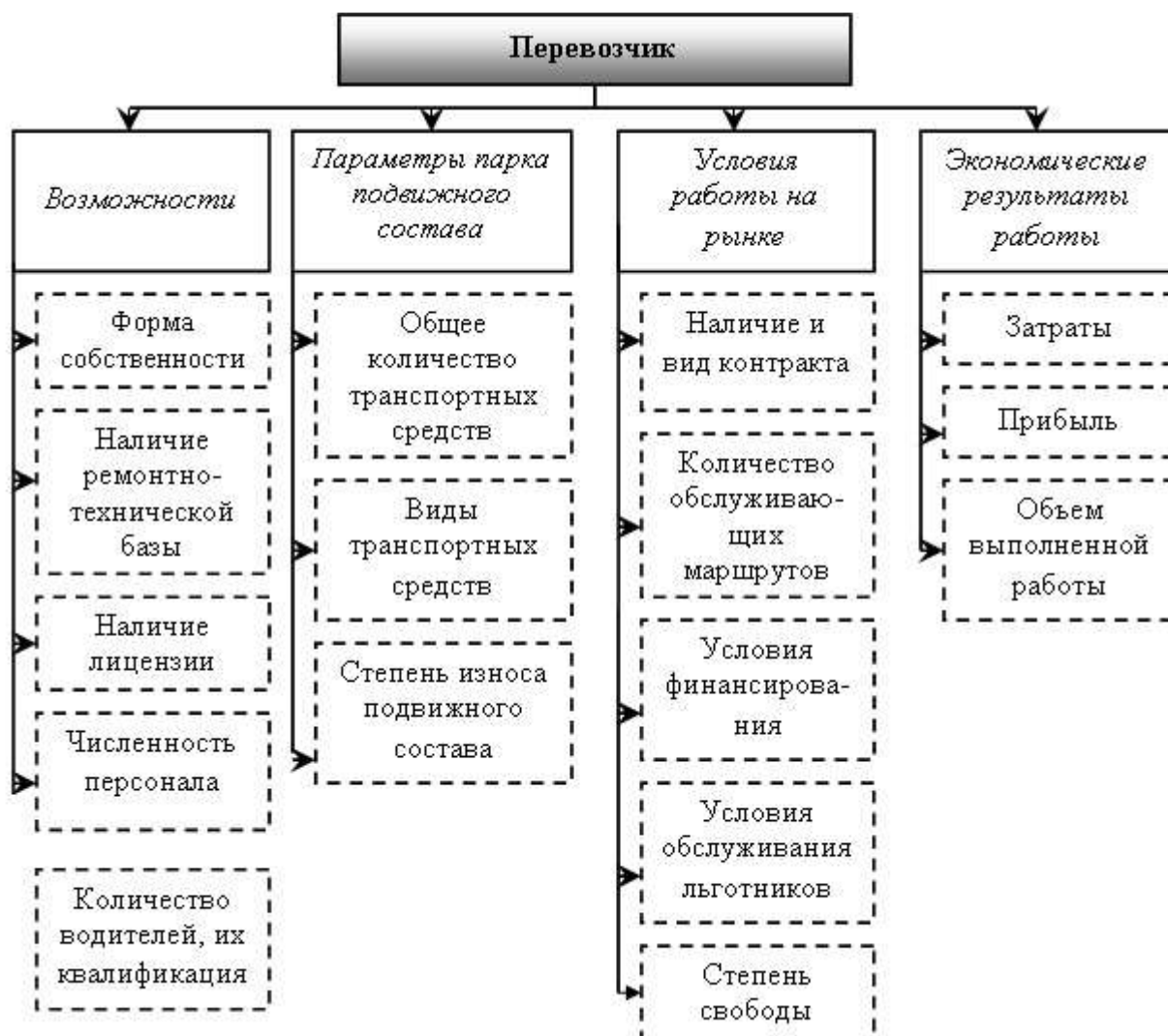


Рисунок 2.15 – Структура параметров, характеризующих перевозчика как субъекта системы общественного транспорта [усовершенствовано на основе [129, с. 55]]

Перевозчики характеризуются техническим и экономическим потенциалом; параметрами парка подвижного состава; объемом работ по перевозке пассажиров на рынке услуг и условиями их осуществления; экономическими результатами проведенной работы.

Перечень основных перевозчиков в системе общественного транспорта ДНР представлен в таблице 2.4.

Таблица 2.4 – Основные перевозчики в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором на основе [130-136]]

Город	Перевозчик	№ маршрутов
1	2	3
Донецк	КП администрации г. Донецка «Донэлектроавтотранс»	Автобусы: 28, 33, 34, 41, 42, 50, 73,79, 80. Маршрутные такси: 7, 8, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 35А, 46, 54, 79. Трамваи: 1, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 15,16. Троллейбусы: 2, 4, 5, 7, 8, 10, 11,12, 14, 17, 21.
	ООО «Донгортех»	Маршрутные такси: 3, 6, 6А, 6Б, 10, 11, 15, 17, 20, 20А, 20В, 22Б, 36, 37, 40А, 41, 42А, 42Г, 46В, 58, 59, 60А, 60Б, 61,65, 66, 67, 70, 76, 77, 78Б, 80, 80А, 81, 82, 85, 98.
	ООО «Авто-Тревел»	Маршрутное такси: 46Б.
Донецк	ООО «Авторесурс»	Маршрутные такси: 19А, 19Б, 21.
	ООО «Автотранссервис»	Маршрутное такси: 38А.
	ООО «БАС ЛАЙН»	Маршрутное такси: 16. Пригородный: 107, 107Д, 111, 121.
	ООО «Донтрансавтобус»	Маршрутное такси: 24.
	ООО «Донбассавтотранс»	Маршрутные такси: 18, 24, 49, 74.
	ООО «Донгосресурс»	Маршрутные такси: 23, 29, 39, 55, 56, 84, 87. Пригородный: 96.
	ООО«Донецкавтопрогресс»	Маршрутные такси: 13, 53.
	ООО «Караван»	Маршрутное такси: 100.
	ООО «СВ-Транс Плюс»	Маршрутные такси: 63, 63А.
	ООО «Транспортный Альянс»	Маршрутные такси: 19, 25, 26.
	ООО «ФАЭТОН»	Маршрутные такси: 14, 38.
	ФЛП	Маршрутные такси: 4, 27, 38Б, 43, 44, 45, 51, 67Б, 71, 75, 78, 93. Пригородные: 126, 151, 195, 197А.
	ГП «Донецкая железная дорога»	Пригородное и пассажирское сообщение.
Макеевка	КП «Макэлектротранс»	Автобус: 14. Троллейбус: 2, 3, 4, 5.
	ООО «Авто-Тревел»	Автобус: 7.
	ООО «Автолюкс»	Автобус: 8.
	ООО «Автоэкспресс»	Маршрутное такси: 60.
	ООО «АТП-11429»	Автобус: 6,19, 26, 29, 35, 56.
	ООО «Дилижанс»	Автобус: 30.
	ООО «Караван»	Маршрутные такси: 55, 87.
	ООО «Легион-авто»	Маршрутное такси: 1.
	ООО «Магистраль»	Маршрутное такси: 6, 7, 19, 20, 21.
	ООО «САМ Трейд»	Маршрутное такси: 8, 30.
	ООО «Сириус»	Автобусы: 3, 3А. Маршрутное такси: 2.
	ООО «Экипаж»	Автобусы: 1, 2, 60.
	ООО «Макеевгрузтранс»	Маршрутное такси: 102.

Продолжение таблицы 2.4

1	2	3
	ФЛП	Автобус: 16, 20, 37, 38, 61, 71. Маршрутные такси: 4, 4А, 5А, 8А, 9, 10, 10А, 11, 12, 15, 17, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30А, 31, 33, 36, 37, 39, 41, 42, 43А, 43Б, 45, 45А, 46, 50, 51, 53, 54, 57, 60А, 62, 71.
Горловка	КП «Трамвайно-троллейбусное управление»	Трамваи: 1, 7, 8. Троллейбусы: 2, 3.
	КП «Донэкотранс»	Автобус: 8.
	ООО «Горловский автобусный парк»	Автобусы: 5, 10, 16, 19, 21, 22, 25, 27, 28А, 30, 35, 77, 81, 82, 89, 101, 102 .
	ООО «Диол»	Автобусы: 15/87, 18, 26.
	ЧП «Камион»	Автобусы: 13, 24.
	ЧП «Ринг-2»	Автобус: 1.
Енакиеве	КП «Трамвайно-троллейбусное управление».	Трамваи: 1, 3, 4. Троллейбус: 1.
	ФЛП	Автобусы: 1, 1А, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 10А, 11, 15, 20, 21, 23, 24, 25, 28, 29, 30, 34, 36.
Харцызск	КП«Харцызскэлектротранс»	Троллейбусы: 1,2,4.
	ООО «Колир»	№2, №3, № 5/4 и №5, № 8 и № 9.
	ФЛП	№ 1, 7А, 4, 6.
Шахтерск	ФЛП	1, 2, 5, 6, 9, 10, 12, 15, 27, 28, 35, б/н.
Торез	ФЛП	2,4, 5,8, 10, 10А, 12, 23, 25, 26, 27, 30, 31.

«Транспортные ресурсы» и «Транспортная сеть» являются пограничными элементами между внешней средой и подсистемами «Пассажиры», «Перевозчики», «Управление» и характеризуются относительным постоянством. Ведущими элементами системы общественного транспорта являются «Пассажиры» и «Перевозчики», а подсистема «Управление» организует их взаимодействие и принимает необходимые решения, которые оказывают важное влияние на функционирование системы общественного транспорта.

Таким образом, можно констатировать, что подсистемы «Пассажиры», «Перевозчики», «Управление» являются основными, определяющими функциональное поведение системы в целом, а вспомогательными подсистемами являются «Транспортные ресурсы» и «Транспортная сеть».

Реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР осуществляется на основе соответствующего механизма, представленного на рисунке 2.16

Функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР включает четыре основных функциональных блока правовой, экономической, организационной и информационно-аналитической.



Рисунок 2.16 – Существующая модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором на основе [137]]

Действие функциональных блоков направлено на реализацию разработанной государственной политики в системе общественного транспорта ДНР на основе концептуальных положений управления системой общественного транспорта.

Для оценки эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта необходимо проанализировать основные показатели функционирования системы общественного транспорта ДНР и удовлетворенность потребителей качеством предоставляемых транспортных услуг.

2.2. Оценка эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики

В результате боевых действий ДНР полностью лишилась воздушного и морского транспорта, что касается железнодорожного транспорта, то железнодорожные вокзалы и узлы подлежат восстановлению и реконструкции, подвижной состав осуществляет перевозку пассажиров по узкому кругу направлений [19].

Коммунальное предприятие «Международный аэропорт Донецк им. С.С. Прокофьева» в связи с активными боевыми действиями в зоне аэропорта полностью разрушено [138, с. 38].

Маршрутная сеть городского электрического транспорта ДНР насчитывает 36 маршрутов (троллейбусных маршрутов – 21, трамвайных – 15) протяженностью 566,425 км [116].

Маршруты городского электрического транспорта обслуживают 5 коммунальных предприятий в городах Донецк, Горловка, Макеевка, Харцызск и Енакиево:

1. Коммунальное предприятие администрации г. Донецка «Донэлектроавтотранс» (г. Донецк). Маршрутная муниципальная сеть города Донецка состоит из 11 троллейбусных маршрутов, 9 трамвайных маршрутов и 9 автобусных маршрутов.

Подвижной состав парка насчитывает 368 единиц муниципального транспорта.

2. Коммунальное предприятие «Макэлектротранс» (г. Макеевка). Маршрутная муниципальная сеть г. Макеевки состоит из 4 троллейбусных маршрутов.

Подвижной состав парка насчитывает 16 единиц электротранспорта.

3. Коммунальное предприятие «Трамвайно-троллейбусное управление» (г. Горловка). Маршрутная муниципальная сеть г. Горловки состоит из 3 трамвайных и 2 троллейбусных маршрутов.

Подвижной состав парка насчитывает 16 единиц электротранспорта.

4. Коммунальное предприятие «Харцызскэлектротранс» (г. Харцызск). Маршрутная муниципальная сеть города Харцызск состоит из 3 троллейбусных маршрутов.

Подвижной состав парка насчитывает 12 единиц электротранспорта

5. Коммунальное предприятие администрации г. Енакиево «Трамвайно-троллейбусное управление». Маршрутная муниципальная сеть г. Енакиево состоит из 3 трамвайных маршрутов и 1 троллейбусного.

Подвижной состав парка насчитывает 20 единиц электротранспорта [116].

Маршрутная сеть автомобильного пассажирского транспорта общего пользования городов ДНР насчитывает 451 маршрут.

Общая развернутая длина путей в ведении Государственного предприятия «Донецкая железная дорога» (ГП «ДЖД») по территории ДНР составляет 2 376,2 км.

На территории дороги расположено 57 железнодорожных станций и отдельных пунктов, имеющих путевое развитие. На балансе ГП «ДЖД» 210 мостов.

Крупными железнодорожными узлами «ДЖД» являются: Ясиноватая, Горловка, Никитовка, Донецк, Иловайск, Дебальцево-Сортировочная.

По состоянию на 01.12.2020 г. по территории ДНР курсируют пригородные поезда по 27 маршрутам. Также курсируют пассажирские поезда сообщением Ясиноватая – Успенская – Ясиноватая [116].

Проведем анализ статистических данных работы системы общественного транспорта ДНР за 2016-2020 гг.

На рисунке 2.17 представлен объем перевезенных пассажиров по видам транспорта за период с 2016 по 2020 гг.

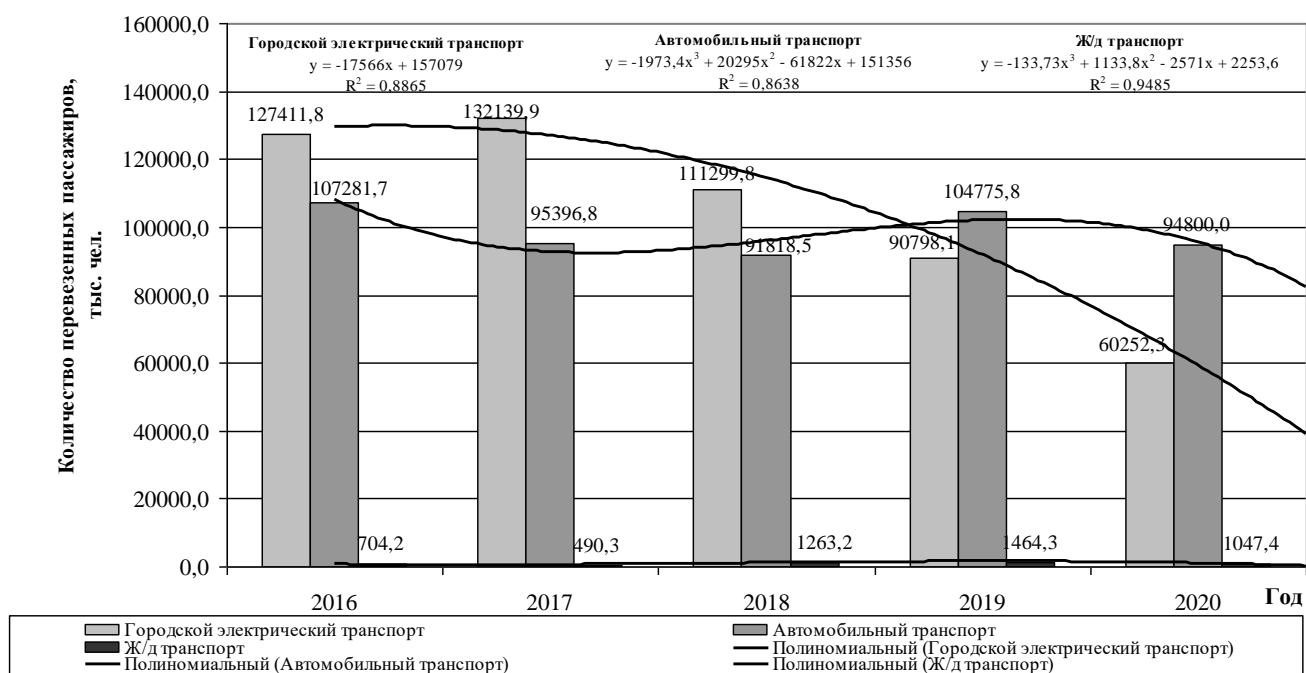


Рисунок 2.17 – Объем перевезенных пассажиров по видам транспорта за 2016-2020 гг., тыс. чел. [составлено автором на основе [116; 139-142]]

Выявлено, что лидерство в системе общественного транспорта ДНР занимают перевозки автомобильным видом транспорта, далее следуют, соответственно, городской электрический и ж/д транспорт [143, с. 126]. Проведенная аппроксимация полиномиальной функцией данных об объемах перевозимых пассажиров по видам транспорта за 2016-2020 гг. дала высокую величину достоверности ($R^2=0,86$; $R^2=0,88$; $R^2=0,94$), а линия тренда направлена на уменьшение объема перевозимых пассажиров в 2021 г.

В таблице 2.5 представлена динамика изменения объема перевезенных пассажиров автомобильным транспортом по месяцам за 2017-2019 гг.

Таблица 2.5 – Объем перевезенных пассажиров автомобильным транспортом ДНР за 2017-2019 гг., тыс. чел. [составлено автором на основе [116]]

Год	2017 г.	% в общем объеме	2018 г.	% в общем объеме	2019 г.	% в общем объеме
Месяц	2	3	4	5	6	7
1						
Январь	7885,5	8,27	7489,1	8,16	7646,5	7,44
Февраль	7421,9	7,78	7281,9	7,93	7478,4	7,28
Март	8298,5	8,70	8102,6	8,83	8672,2	8,44

Продолжение таблицы 2.5

1	2	3	4	5	6	7
Апрель	8079,5	8,47	7968,4	8,68	8769,5	8,53
Май	8402,2	8,81	8046,2	8,77	9055,0	8,81
Июнь	8172,5	8,57	7606,6	8,29	8723,3	8,49
Июль	7719,2	8,09	7390,8	8,05	8943,2	8,70
Август	7766,9	8,14	7373,8	8,03	8898,2	8,66
Сентябрь	7844,2	8,22	7490,4	8,16	8808,5	8,57
Октябрь	8037,8	8,43	7706,4	8,40	9004,5	8,76
Ноябрь	7925,9	8,31	7594,6	8,27	8453,6	8,23
Декабрь	7842,7	8,22	7744,3	8,44	8303,9	8,08
ИТОГО	95396,8	100,00	91795,1	100,00	102756,8	100,00

Объем перевезенных пассажиров автомобильным транспортом ДНР за 2017 г. – 95396,8 тыс. чел., 2018 г. – 91795,1 тыс. чел., 2019 г. – 102756,8 тыс. чел.

На рисунке 2.18 представлена динамика изменения пассажирооборота автомобильным транспортом ДНР за 2017-2019 гг.

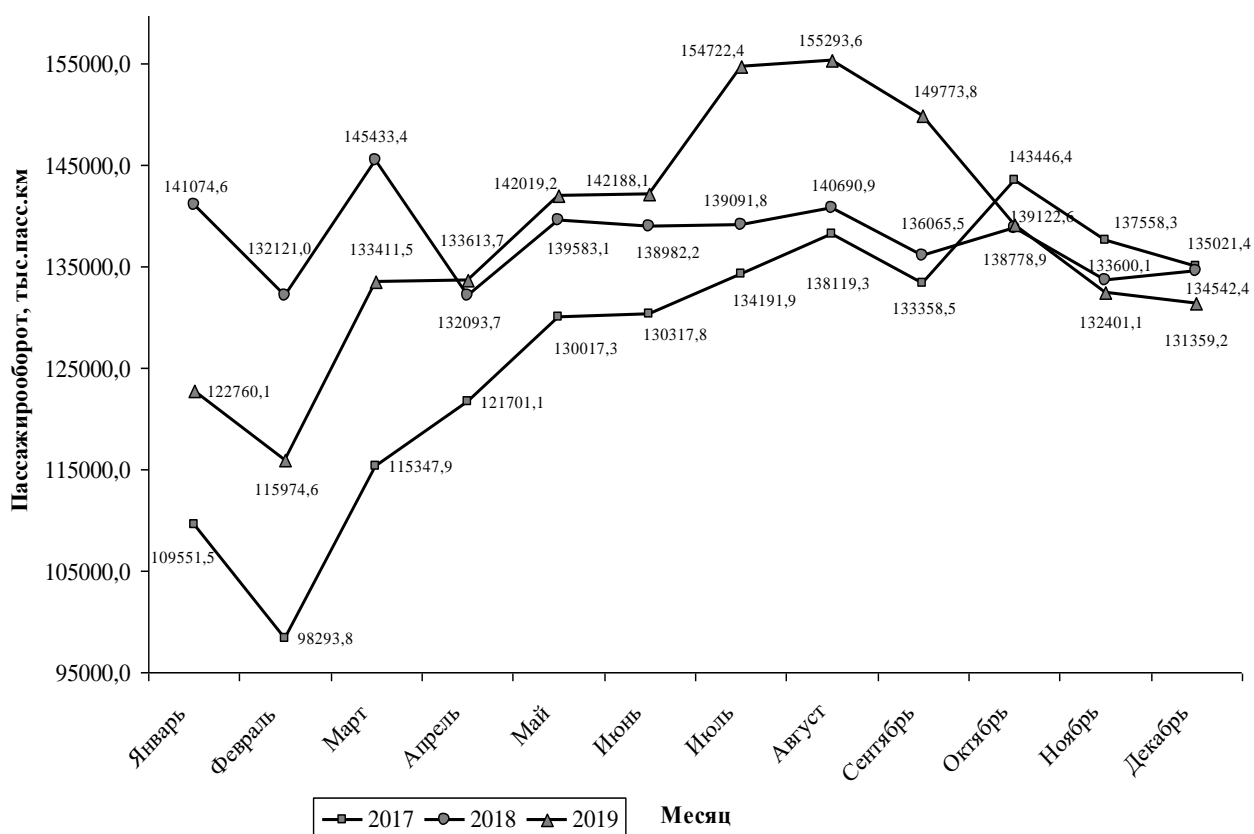


Рисунок 2.18 – Динамика изменения пассажирооборота автомобильным транспортом ДНР за 2017-2019 гг. [составлено автором на основе [116]]

В таблице 2.6 представлена динамика изменения объема перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом по месяцам за 2017-2019 гг.

Таблица 2.6 – Объем перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом ДНР за 2017-2019 гг., тыс. чел. [составлено автором на основе [116]]

Год Месяц	2017 г.	% в общем объеме	2018 г.	% в общем объеме	2019 г.	% в общем объеме
	Январь	9638,5	7,3	8665,1	7,8	6097
Февраль	9732,8	7,4	9142,9	8,2	7046,3	7,9
Март	11942,6	9,0	9581,3	8,6	8613	9,7
Апрель	11422	8,6	10236	9,2	8339,1	9,4
Май	11517,2	8,7	9684,6	8,7	8249,6	9,3
Июнь	10978,1	8,3	9260,6	8,3	7386,1	8,3
Июль	9862,9	7,5	8221,4	7,4	6777,6	7,6
Август	10004,5	7,6	8476,2	7,6	6663,4	7,5
Сентябрь	11807,9	8,9	9284,7	8,3	7781	8,8
Октябрь	12076,3	9,1	10183,9	9,1	7875,3	8,9
Ноябрь	11615,8	8,8	9558,1	8,6	7101,9	8,0
Декабрь	11541,3	8,7	9005	8,1	6848,8	7,7
ИТОГО	132139,9	100,0	111299,8	100,0	88779,1	100,0

Городским электрическим транспортом ДНР перевезено за 2017 г. – 132139,9 тыс. чел., 2018 г. – 111299,8 тыс. чел., 2019 г. – 88779,1 тыс. чел.

На рисунке 2.19 представлена динамика изменения пассажирооборота городским электрическим транспортом ДНР за 2017-2019 гг.

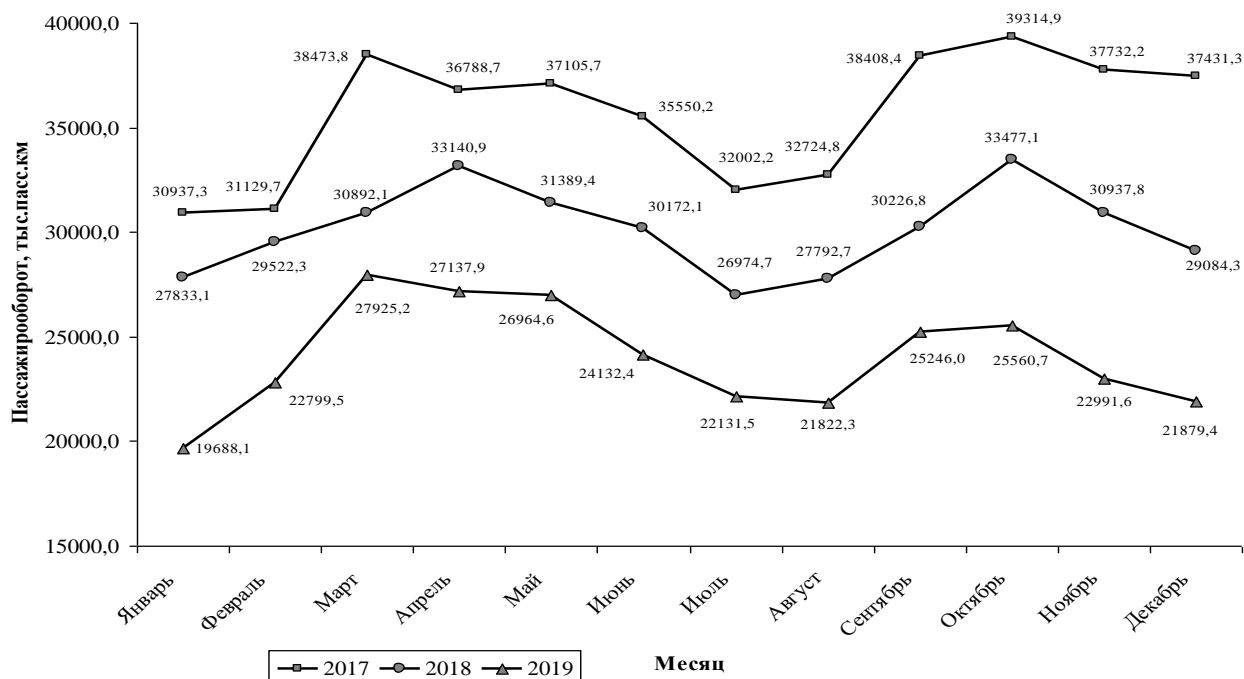


Рисунок 2.19 – Динамика изменения пассажирооборота городским электрическим транспортом ДНР за 2017-2019 гг. [составлено автором на основе [116]]

В таблице 2.7 представлена динамика изменения объема перевезенных пассажиров ж/д транспортом по месяцам за 2017-2019 гг.

Таблица 2.7 – Объем перевезенных пассажиров ж/д транспортом ДНР за 2017-2019 гг., тыс. чел. [составлено автором на основе [116]]

Год	2017 г.	% в общем объеме	2018 г.	% в общем объеме	2019 г.	% в общем объеме
Месяц						
Январь	71,8	6,9	61,1	4,8	104,4	7,1
Февраль	67,2	6,4	68,4	5,4	102,1	7,0
Март	80,7	7,7	91,1	7,2	117,6	8,0
Апрель	82,5	7,9	96,8	7,7	117	8,0
Май	91,4	8,8	107,6	8,5	128,4	8,8
Июнь	97,4	9,3	126,6	10,0	128,9	8,8
Июль	103,6	9,9	117,7	9,3	133,4	9,1
Август	111	10,6	126,8	10,0	132,2	9,0
Сентябрь	104,7	10,0	109,3	8,7	130	8,9
Октябрь	107,2	10,3	119,9	9,5	132	9,0
Ноябрь	72,3	6,9	111,3	8,8	117	8,0
Декабрь	54,3	5,2	126,6	10,0	121,3	8,3
ИТОГО	1044,1	100	1263,2	100	1464,3	100

Аналитические показатели перевозки пассажиров общественным транспортом за 2016-2020 гг. представлены в таблице 2.8. Показатели перевозки пассажиров имеют негативную динамику.

Таблица 2.8 – Аналитические показатели перевозки пассажиров общественным транспортом за 2016-2020 гг. [составлено автором на основе [116; 139-142]]

Вид общественного транспорта	Автомобильный транспорт		Городской электрический транспорт		Ж/д транспорт	
	Кол-во пасс., тыс. чел.	в % к 2016 г	Кол-во пасс., тыс. чел.	в % к 2016 г	Кол-во пасс., тыс. чел.	в % к 2016 г
2016	107281,7	100,0	127411,8	100,0	704,2	100,0
2017	95396,8	88,9	132139,9	103,7	490,3	69,6
2018	91818,5	85,6	111299,8	87,4	1263,2	179,4
2019	104775,8	97,7	90798,1	81,6	1464,3	207,9
2020	102358,4	95,4	60252,3	66,4	1047,4	148,7

Анализируя динамику данных, можно констатировать, что объем перевезенных пассажиров в 2020 г. по сравнению с 2016 г. снизился

автомобильным транспортом – на 4,6%, электрическим транспортом – на 33,64%, а ж/д транспортом увеличился на 48,7%.

На рисунке 2.20 представлено количество перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров в системе общественного транспорта ДНР.

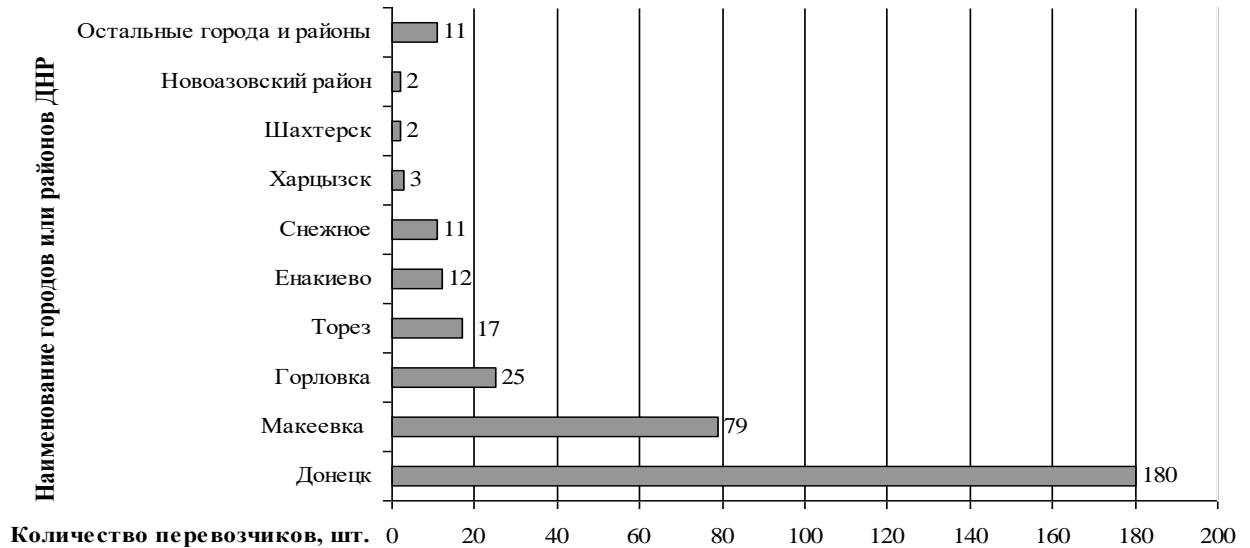


Рисунок 2.20 – Количество перевозчиков, осуществляющих перевозку пассажиров общественным транспортом ДНР [составлено автором на основе [116]]

На рисунках 2.21, 2.22 рассмотрена доля перевезенных пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом в системе общественного транспорта ДНР за 2020 г.

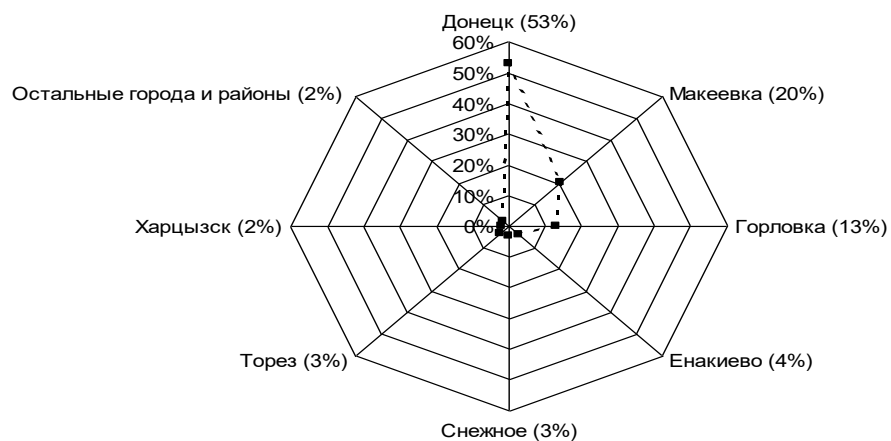


Рисунок 2.21 – Доля перевезенных пассажиров автомобильным транспортом в системе общественного транспорта ДНР за 2020 г. [составлено автором на основе [116]]

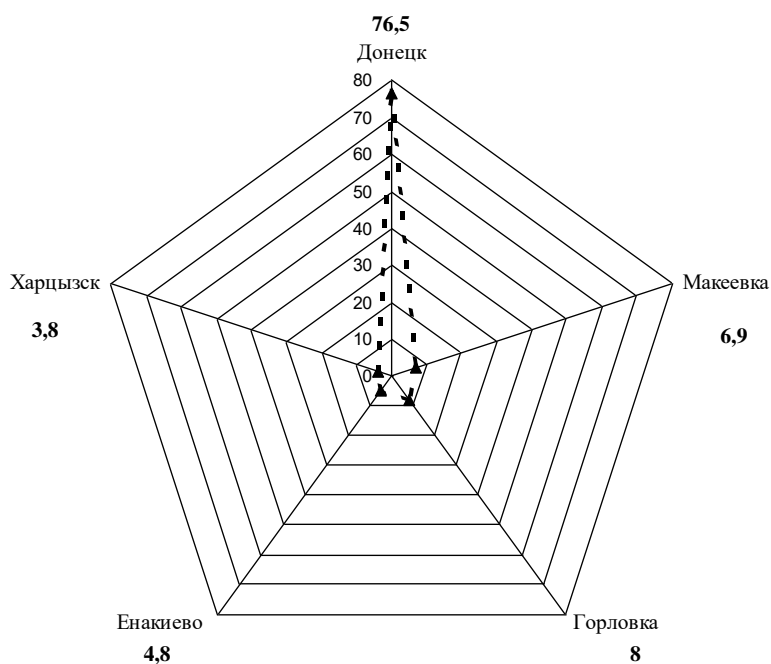


Рисунок 2.22 – Доля перевезенных пассажиров городским электрическим транспортом в системе общественного транспорта ДНР за 2020 г. [составлено автором на основе [116]]

Наибольшая доля перевезенных пассажиров приходится на общественный транспорт г. Донецка.

На рисунке 2.23 обобщены данные по структуре подвижного состава общественного транспорта ДНР за 2016-2020 гг.

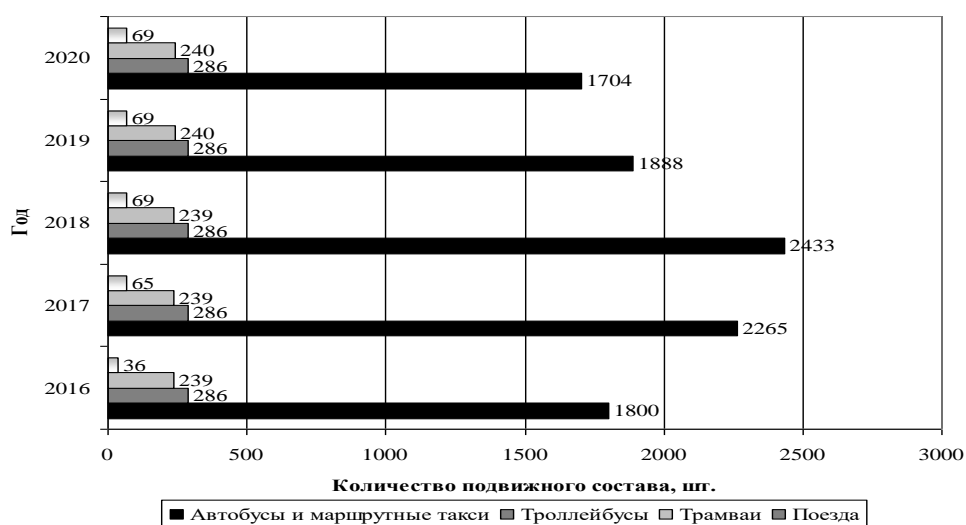


Рисунок 2.23 – Структура подвижного состава общественного транспорта ДНР за 2016-2020 гг. [составлено автором на основе [116]]

Согласно данным, предоставленным перевозчиками, за 4 года войны количество маршрутных такси и автобусов уменьшается. При этом автобусы «Донбасс» не заказал никто из перевозчиков, не считая одного крупного предприятия.

Можно сделать вывод, что количество маршрутных такси и автобусов уменьшается с каждым годом – это связано с тем, что большинство из них украинского производства, цены на запчасти стали выше и их не всегда можно найти в ДНР.

Зимой 2019 г. у всех автотранспортных предприятий начались задержки по выплате заработной платы. Вместе с этой проблемой произошло резкое повышение стоимости горюче-смазочных материалов (ГСМ) [144, с. 188].

Перевозчиков необходимо поддерживать, иначе ДНР может остаться без них, 90% из которых частные предприятия и ФЛП.

Что касается подвижного состава электротранспорта, то его количество остается прежним по данным Министерства транспорта ДНР [116]. Однако, согласно полученным данным от руководящего состава КП «ДЭАТ», то количество исправных трамваев и троллейбусов, которые фактически выходят на маршрут, с каждым годом уменьшается – это связано с материальным и финансовым снабжением.

Состояние подвижного состава системы общественного транспорта достигло критического уровня, что влияет на качество предоставляемых услуг и, как следствие, экономическую и экологическую эффективность функционирования системы общественного транспорта.

Полученные результаты анализа свидетельствуют о том, что наибольшее количество перевезенных пассажиров приходится на автомобильный транспорт. Поэтому, он является основным видом транспорта, совершенствование работы которого должно быть приоритетным направлением развития механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

2.3. Выявление факторов и критериев, влияющих на эффективность функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Комплексный анализ эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, кроме понимания ретроспективных и текущих трендов, требует осуществления прогнозных оценок. Изменчивая среда функционирования системы общественного транспорта затрудняет осуществление прогнозов.

К факторам внешней среды, которые определяют концепцию и возможности развития системы общественного транспорта, относятся:

- политико-правовые факторы (законодательство, политика государства: транспортная, финансовая, экономическая, социальная, экологическая и т.д.);
- экономические факторы (цены на энергоносители и ГСМ, уровень инфляции, налоги, индекс потребительских цен, коммунальные платежи, стоимость образования, здравоохранения и т.д.);
- технологические факторы (уровень развития промышленности и технологии);
- параметры городов и районов (численность населения, уровень автомобилизации, уровень развития промышленности, состояние бюджета, социально-экономические параметры, уровень жизнедеятельности, градостроительные параметры, экологическая обстановка и т.д.) [36].

Модель взаимодействия системы общественного транспорта с внешней средой представлена на рис. 2.24.

Степень влияния каждого из перечисленных элементов внешней среды на систему общественного транспорта различная. Проведем анализ факторов внешней и внутренней среды функционирования системы общественного транспорта ДНР на основе использования PEST-анализа и SWOT-анализа.

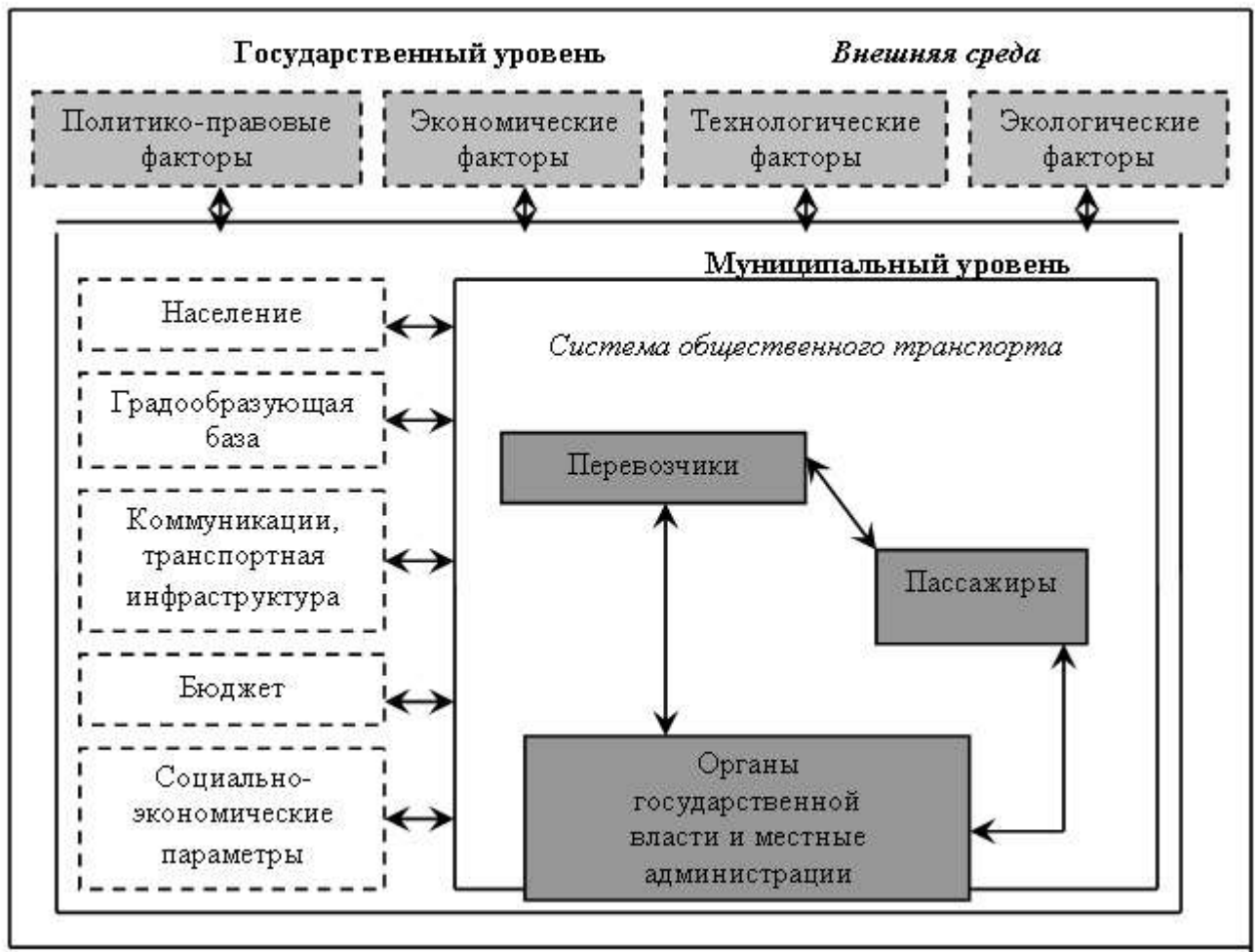


Рисунок 2.24 – Модель взаимодействия системы общественного транспорта с внешней средой [усовершенствовано автором на основе [145, с. 209]]

Для анализа факторов макроокружения использован метод PEST-анализа, позволяющий изучить политико-правовые (Political), экономические (Economic), социокультурные (Social), технологические факторы (Technological), которые оказывают влияние на работу системы общественного транспорта и механизм реализации государственной политики в данной системе.

Оценка степени влияния каждого фактора на функционирование системы общественного транспорта осуществлялась по 3-х балльной шкале, где: 1 балл – влияние фактора мало, любое изменение фактора практически не влияет на функционирование системы и механизма; 2 балла – только значимое изменение фактора влияют на функционирование системы и механизма; 3 балла – влияние фактора высоко, любые колебания вызывают значимые изменения в

функционировании системы и механизма.

Затем оценена вероятность изменения каждого фактора по 5-ти балльной шкале, где 1 – низкая вероятность и 5 – высокая вероятность, рассчитана средняя оценка среди экспертов и проведена оценка с поправкой на вес.

На основании полученных оценок степени влияния факторов и вероятности их изменения, рассчитаны весовые коэффициенты для каждого фактора. Результаты PEST-анализа представлены на таблице 2.9.

Таблица 2.9 – Результаты PEST-анализа факторов, воздействующих на функционирование системы общественного транспорта ДНР и действующий механизм реализации государственной политики в данной системе [составлено автором]

Фактор	Влияние фактора	Экспертная оценка					Средняя оценка	Оценка с поправкой на вес
		1	2	3	4	5		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ПОЛИТИКО-ПРАВОВЫЕ ФАКТОРЫ (POLITICAL)								
Государственная политика в системе общественного транспорта	3	3	2	3	4	2	2,8	0,27
Тарифное регулирование	3	2	2	1	2	2	1,8	0,17
Стандартизация перевозочной деятельности	2	1	2	1	1	2	1,4	0,09
Нестабильность политической ситуации	2	3	4	4	3	3	3,4	0,22
ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ (ECONOMIC)								
Количество выданных лицензий на перевозку	2	3	2	2	2	4	2,6	0,17
Средний уровень заработной платы в отрасли	2	3	4	3	5	4	3,8	0,25
Рост цен на энергоносители, сырье, материалы, комплектующие	2	3	4	4	3	4	3,6	0,23
Дефицит рабочей силы в отрасли	1	3	3	4	3	3	3,2	0,10
СОЦИОКУЛЬТУРНЫЕ ФАКТОРЫ (SOCIAL)								
Падение численности населения	2	2	2	3	1	2	2	0,13
Рост безработицы	2	2	1	2	3	2	2	0,13
Объем перевезенных пассажиров общественным транспортом	2	3	3	4	2	3	3	0,19
Уровень образованности населения	2	4	5	4	3	5	4,2	0,27

Продолжение таблицы 2.9

1	2	3	4	5	6	7	8	9
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ (TECHNOLOGICAL)								
Инновационное и технологическое развитие системы общественного транспорта								
Снижение уровня негативного воздействия на окружающую среду	3	3	4	3	5	3	3,6	0,35
Повышение уровня государственного и отраслевого финансирования научно-технических исследований и разработок в области развития общественного транспорта	1	1	2	1	2	2	1,6	0,05
ИТОГО	2	2	2	3	1	2	2	0,13
	31						41	

По результатам анализа можно выделить следующие факторы, воздействующие на функционирование системы общественного транспорта и механизм реализации государственной политики в данной системе:

- инновационное и технологическое развитие системы общественного транспорта;
- уровень образованности населения;
- средний уровень заработной платы в отрасли;
- государственная политика в отрасли;
- рост цен на энергоносители, сырье, материалы, комплектующие;
- нестабильность политической ситуации.

SWOT-анализ заключается в определении сильных и слабых сторон, анализе возможностей и угроз, исходящих от внешней среды.

Результаты, которые получили в ходе анализа, сводятся в так называемой SWOT-матрице, в которой указываются и сопоставляются сильные и слабые стороны, возможности и угрозы.

С помощью сервиса «SWOT-анализ online» проведен SWOT-анализ факторов, воздействующих на функционирование системы общественного транспорта ДНР и механизм реализации государственной политики в данной системе (таблица 2.10) [146].

Таблица 2.10 – SWOT-анализ факторов, воздействующих на функционирование системы общественного транспорта ДНР и действующий механизм реализации государственной политики в данной системе [составлено автором]

Наименование фактора	Оценка	Важность	Рейтинг фактора
1	2	3	4
Сильные стороны			
S1: Социальная доступность оказываемых услуг	7	8	0,56
S2: Государственная поддержка	6	7	0,42
S3: Использование подвижного состава для предоставления дополнительных услуг	5	4	0,2
S4: Наличие на территории ДНР предприятий по производству запчастей и подвижного состава	8	9	0,72
Общая оценка SWOT-направления	1,9		
Слабые стороны			
W1: Уровень образованности населения в системе общественного транспорта	5	8	0,4
W2: Проездные билеты не используются пассажирами	1	5	0,05
W3: Низкий уровень заработной платы в системе общественного транспорта	5	10	0,5
W4: Высокая текучесть кадров	4	7	0,28
W5: Изношенность подвижного состава	3	10	0,3
W6: Несоответствие транспортных средств современным требованиям по комфортности, безопасности, экологичности	4	8	0,32
W7: Отсутствие учета потребностей пожилых людей и инвалидов при организации транспортного обслуживания	5	6	0,3
W8: Неэффективное использование подвижного состава	5	7	0,35
W9: Недостаточный контроль за сбором выручки от проезда пассажиров	4	9	0,36
W10: Грубое и некорректное поведение перевозчиков	5	9	0,45
W11: Плохое состояние остановочных пунктов	4	5	0,2
Общая оценка SWOT-направления	3,51		
Возможности			
O1: Введение автоматизированной системы контроля выручки и учета пассажиров	8	10	0,8
O2: Приобретение нового подвижного состава	7	8	0,56
O3: Целевое финансирование из бюджета	6	10	0,6
O4: Изменение потребностей	4	5	0,2
O5: Создание радионавигационной системы диспетчерского управления	8	10	0,8
O6: Создание системы информационного обслуживания пользователей транспортных услуг	7	10	0,7
O7: Применение краудсорсинга	4	10	0,4
Общая оценка SWOT-направления	4,06		

Продолжение таблицы 2.10

1	2	3	4
Угрозы			
T1: Неполная компенсация из бюджета расходов на перевозку льготных категорий пассажиров и затрат, связанных с поддержанием социально-приемлемого тарифа	5	10	0,5
T2: Снижение численности населения	6	10	0,6
T3: Отсутствие полного контроля местных администраций за работой частных маршрутных автобусов и выпуском их на линию.	4	7	0,28
T4: Недостаточная пропускная способность основной улично-дорожной сети и плохое качество дорожного покрытия	6	7	0,42
T5: Повышение уровня цен на ГСМ, электроэнергию и запчасти	6	8	0,48
T6: Отсутствие опросов общественного мнения и консультации с общественностью по вопросам совершенствования организации общественного транспорта	5	10	0,5
T7: Недостаточно высокий технико-эксплуатационный уровень транспортных средств, выпускаемых производителями	5	7	0,35
Общая оценка SWOT-направления	3,13		

На рисунке 2.25 представлен рейтинг факторов внутренней среды функционирования системы общественного транспорта ДНР и действующий механизм реализации государственной политики в данной системе.

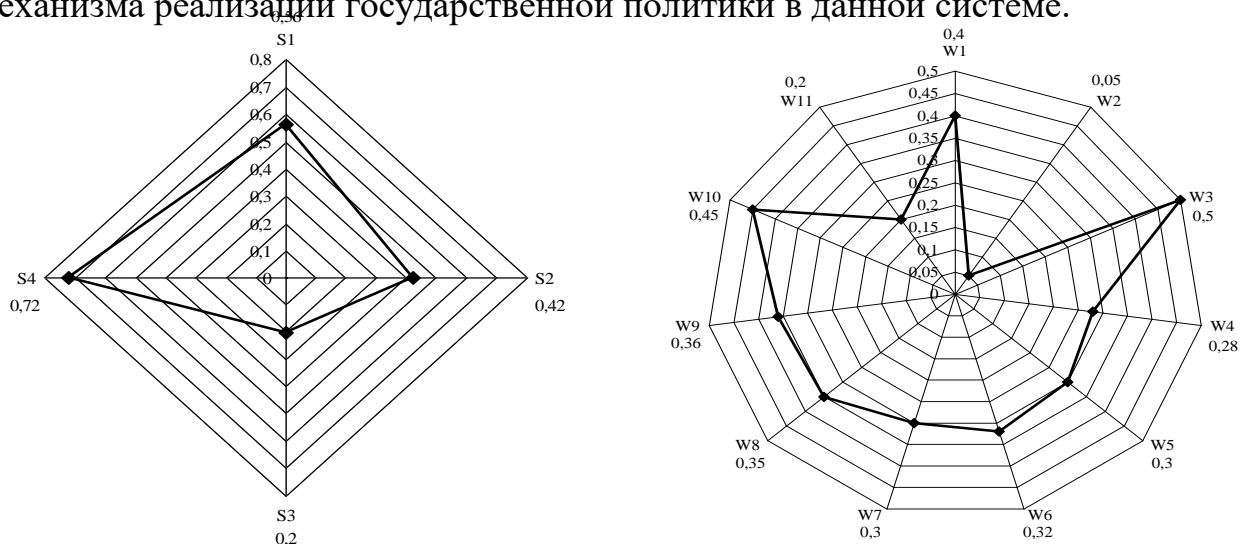


Рисунок 2.25 – Рейтинг факторов внутренней среды функционирования системы общественного транспорта ДНР и действующего механизма реализации государственной политики в данной системе [составлено автором]

На рисунке 2.26 представлен рейтинг факторов внешней среды функционирования системы общественного транспорта ДНР и действующего механизма реализации государственной политики в данной системе.

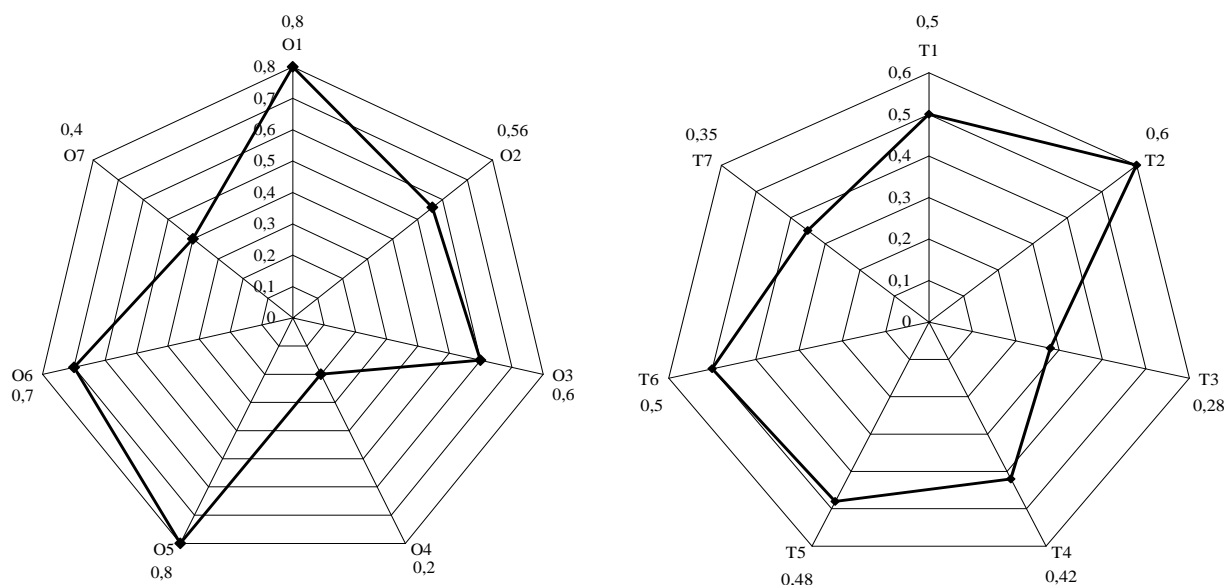


Рисунок 2.26 – Рейтинг факторов внешней среды функционирования системы общественного транспорта ДНР и действующего механизма реализации государственной политики в данной системе [составлено автором]

На рисунке 2.27 отображена диаграмма SWOT – направлений функционирования системы общественного транспорта ДНР и действующего механизма реализации государственной политики в данной системе.

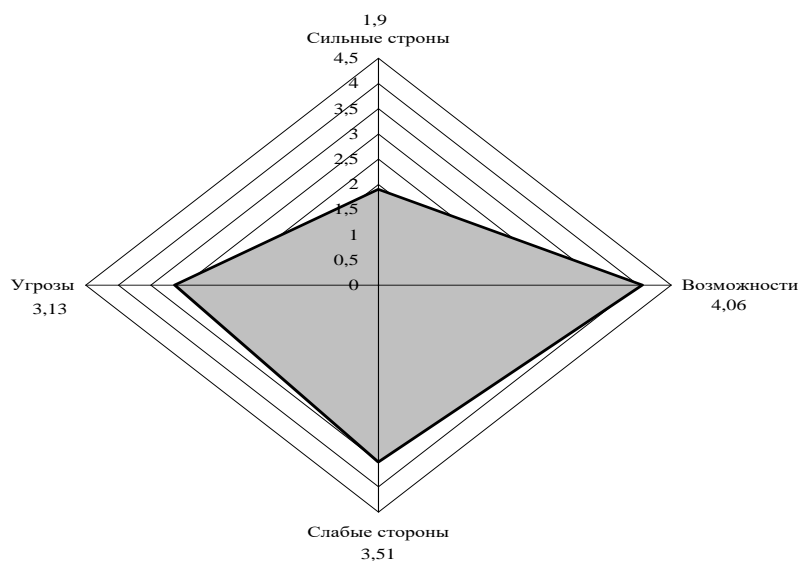


Рисунок 2.27 – Диаграмма SWOT – направлений [составлено автором]

Можно констатировать, что количество слабых сторон превышает сильные стороны функционирования системы общественного транспорта ДНР и механизма реализации государственной политики в данной системе, но существует множество возможностей, а именно инновационное и технологическое развитие системы общественного транспорта, что подразумевает под собой использование современного подхода к управлению – логистического.

Одним из показателей, характеризующих эффективность функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР является качество предоставляемых транспортных услуг.

Для формирования научно-методического подхода к оценке качества системы общественного транспорта ДНР учтены результаты предыдущих исследований. Определено, что мнение потребителей представляет собой инструмент социального воздействия на систему управления и механизм реализации государственной политики. На основе сбора данных сформирована система критериев, заложенная в индекс удовлетворенности потребителей.

Система критериев, характеризующая удовлетворенность потребителей системой общественного транспорта ДНР, определялась на основании данных эмпирического метода.

Он состоял в опросе пассажиров, далее выбранные критерии оценивались экспертами.

Опрос пассажиров состоял из следующих этапов:

1. Определение генеральной выборки (N).

Под термином «генеральная выборка» понимается группа людей, мнение которых необходимо выяснить в процессе проведения исследования. В нашем случае, это население ДНР – 2257012 человек [147].

$$N = 2257012 \text{ человек}$$

2. Определение доверительной вероятности и погрешности.

Доверительная вероятность – это показатель точности измерений, а доверительная погрешность – это возможная ошибка результатов исследования.

Доверительная вероятность («точность») – 95%, при этом уровне коэффициент $Z = 1,96$

Доверительный интервал («погрешность» \pm %) $c = 0,05\%$.

Процент интересующих респондентов или ответов в десятичной форме (0,5 по умолчанию).

3. Определение размера выборки [148].

Генеральная совокупность более 1 млн используется формула:

$$SS = \frac{Z^2 \cdot p \cdot (1-p)}{c^2} , \quad (2.1)$$

$$SS = \frac{1,96^2 \cdot 0,5 \cdot (1-0,5)}{0,05^2} = 384 \text{ чел.}$$

4. Разработка анкет.

Респонденты должны были оценить критерии качества обслуживания общественным транспортом по значимости, максимальная оценка – 10 баллов, минимальная – 1 балл. Также респондентам задан вопрос об изменении качества обслуживания за последние три года в ДНР.

В Приложении Е представлена анкета по которой осуществлялся опрос населения ДНР. Опрос респондентов проведен в сети Интернет. Для этого создана группа «Транспортная отрасль ДНР» в социальной сети Вконтакте [149].

Распределение респондентов по полу, возрасту, уровню образования и отношению к уровню обслуживания общественным транспортом ДНР представлено в таблице 2.11.

5. Получение результатов, их обработка и анализ.

Таблица 2.11 – Распределение респондентов по полу, возрасту, уровню образования и отношению к уровню обслуживания общественным транспортом ДНР [составлено автором]

Характеристики респондентов	Пол		Всего
	Жен.	Муж.	
Возраст			
до 18 лет	9,3% (36 чел.)	7,6% (29 чел.)	16,9% (65 чел.)
от 18 до 25 лет	10,5% (40 чел.)	8,5% (33 чел.)	19 % (73 чел.)
от 25 до 40 лет	12,5% (48 чел.)	10,3% (40 чел.)	22,8 % (88 чел.)
от 40 до 50 лет	8,3% (32 чел.)	6,8% (26 чел.)	15,1% (58 чел.)
старше 50 лет	14,4% (55 чел.)	11,8% (45 чел.)	26,2% (100 чел.)
Всего	55% (211 чел.)	45% (173 чел.)	100 % (384 чел.)
Уровень образования на момент опроса			
Среднее общее образование	9,9% (38 чел.)	8,8% (34 чел.)	18,7% (72 чел.)
Среднее профессиональное образование	7,3% (28 чел.)	11% (42 чел.)	18,3% (70 чел.)
Высшее образование бакалавр	18,5% (71 чел.)	15,3% (59 чел.)	33,8% (130 чел.)
Высшее образование специалист/магистр	13,6% (52 чел.)	8,6% (33 чел.)	22,2% (85 чел.)
Ученая степень	5,7% (22 чел.)	1,3% (5 чел.)	7% (27 чел.)
Всего	55% (211 чел.)	45% (173 чел.)	100 % (384 чел.)
Уровень обслуживания в течение последних трех лет, по мнению респондентов			
Повысилось	3,4% (13 чел.)	2,3% (9 чел.)	5,7% (22 чел.)
Снизилось	34,9% (134 чел.)	13,7% (53 чел.)	48,6% (187 чел.)
Не изменилось	16,7% (64 чел.)	29% (111 чел.)	45,7% (175 чел.)
Всего	55% (211 чел.)	45% (173 чел.)	100 % (384 чел.)

Результаты представлены в таблице 2.12 [150, с. 218].

Таблица 2.12 – Критерии качества транспортного обслуживания общественным транспортом ДНР [разработано автором]

Наименование критерия	Средняя оценка значимости
1. Безопасность поездки	8
2. Компетентность водителя	7,74
3. Время ожидания транспорта	7,23
4. Доступные тарифы	7,11
5. Гарантированность уровня обслуживания	7,09
6. Скорость движения	6,94
7. Вместимость транспортного средства	6,77
8. Комфортабельность	6,54
9. Время поездки	6,49
10. Время простоя на промежуточных остановках	6,37
11. Наличие альтернативных способов перемещения	6,26
12. Удобство высадки-посадки	6,23
13. Внешний вид транспортного средства	6,03
14. Поездка без пересадки	5,89
15. Техническое оснащение транспортного средства	5,74
16. Информативность	5,66
17. Удобство расположения остановочных пунктов	5,37
18. Вариант оплаты проезда	5,34
19. Объявление названия остановок	5,34
20. Экологичность транспортного средства	4,91
21. Наличие льгот	3,57

Далее критерии качества транспортного обслуживания общественным транспортом определялись на основе опроса экспертов. Из 21 критерия экспертами выбрано 14 наиболее весомых.

Экспертный опрос состоял из следующих этапов:

Этап 1. Создание экспертной комиссии.

Для определения количества экспертов будем использовать следующую формулу [151, с. 287]:

$$m = \sqrt{\frac{12 \sum_{i=1}^n D_i^2}{W(n^3 - n)}} , \quad (2.2)$$

где n – количество оцениваемых объектов;

m – число экспертов, участвующих в проведении экспертного опроса;

D – дисперсия отклонений от среднего;

W – коэффициент конкордации Кенделла.

Для того чтобы использовать формулу 2.2, необходимо определить дисперсию выборки и заложить минимальную величину коэффициента конкордации.

Для упрощения вычислений введем показатель зависимости от количества оцениваемых экспертами объектов к сумме квадратов отклонения от среднего, т.е.

D – дисперсии:

$$S = \frac{12 \sum_{i=1}^n D_i^2}{n^3 - n} . \quad (2.3)$$

Представленное выражение определяет количество экспертов, и имеет квадратическую зависимость с их числом, что связано с основной особенностью, заложенной в формулу коэффициента конкордации. Тогда формулу 2.1 можно преобразовать следующим образом [151, с. 288]:

$$m = \sqrt{\frac{S}{W}} . \quad (2.4)$$

Далее рассчитаны значения минимального количества экспертов при заданном числе коэффициента конкордации при условии, что оптимальное число возможных привлеченных экспертов равно 10, т.е. когда все эксперты могут дать полностью согласованное решение ($W=1$). Результаты обобщены в таблицу для определения количества экспертов в зависимости от коэффициента конкордации (таблица 2.13).

Таким образом, для согласованности экспертов $W=0,7-0,8$ и дисперсии $S=50$, число экспертов $m = 8$.

В качестве экспертов выступили специалисты Министерства транспорта ДНР (2 чел.), руководители автотранспортных предприятий (2 чел.), специалисты КП «ДЭАТ», ГП «ДЖД» (2 чел.) и исследователи в данной области (2 чел.).

Таблица 2.13 – Количество экспертов в зависимости от коэффициента конкордации и дисперсии [151, с. 288]

S	Значение коэффициента конкордации									
	0,1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
10	10	7	6	5	4	4	4	4	3	3
20	14	10	8	7	6	6	5	5	5	4
30	17	12	10	9	8	7	7	6	6	5
40	20	14	12	10	9	8	8	7	7	6
50	22	16	13	11	10	9	8	8	7	7
60	24	17	14	12	11	10	9	9	8	8
70	26	19	15	13	12	11	10	9	9	8
80	28	20	16	14	13	12	11	10	9	9
90	30	21	17	15	13	12	11	11	10	9
100	32	22	18	16	14	13	12	11	11	10

Этап 2. Сбор мнений экспертов путем анкетного опроса.

Оценку степени значимости критериев эксперты производят путем присвоения им рангового номера. Критерию, которому дается наиболее высокая оценка присваивается ранг 1. Если эксперт признает несколько критериев равнозначными, то им присваивается одинаковый ранг. На основе данных анкетного опроса формируется сводная матрица рангов.

Этап 3. Составление сводной матрицы рангов (таблица 2.14).

Таблица 2.14 – Сводная матрица рангов [разработано автором]

Номер критерия	Параметры	Номер эксперта							
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	Безопасность поездки	3	3	4	3	4	4	3	3
2	Компетентность водителя	5	4	5	4	5	5	4	6
3	Время ожидания транспорта	5	4	4	5	4	4	5	4

Продолжение таблицы 2.14

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
4	Доступные тарифы	10	10	10	10	10	10	10	10
5	Гарантированность уровня обслуживания	5	4	4	5	4	4	5	4
6	Скорость движения	8	8	8	9	8	7	8	9
7	Вместимость транспортного средства	2	3	2	3	2	2	1	2
8	Комфортабельность	3	2	3	3	2	3	2	2
9	Время поездки	6	6	5	8	8	6	6	7
10	Время простоя на промежуточных остановках	6	6	6	7	6	7	6	6
11	Наличие альтернативных способов перемещения	8	7	7	8	8	8	7	8
12	Удобство высадки-посадки	8	7	7	6	7	6	7	6
13	Внешний вид транспортного средства	3	2	3	3	4	3	2	2
14	Комфорт остановочных пунктов	8	7	7	6	7	6	7	6

Так как в таблице 2.14 имеются одинаковые оценки экспертов, то произведем переформирование рангов, но без изменения мнений экспертов. Также не должно быть ранга ниже 1 и выше 14. Построим новую сводную матрицу рангов (таблица 2.15).

Таблица 2.15 – Новая сводная матрица рангов [разработано автором]

Номер критерия	Номер эксперта								Сумма рангов	d	d ²
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	14	13	13	13,5	14	13	13,5	13,5	107,5	47,5	2256,25
2	11	13	9,5	13,5	11	13	10,5	13,5	95	35	1225
3	11	9,5	9,5	11	11	10	13,5	11	86,5	26,5	702,25
4	11	13	13	11	11	13	10,5	11	93,5	33,5	1122,25
5	11	9,5	9,5	11	11	10	10,5	11	83,5	23,5	552,25
6	6,5	4	3	6,5	7	4,5	6,5	4,5	42,5	-17,5	306,25
7	6,5	4	1	2,5	4	1,5	2	4,5	26	-34	1156
8	11	9,5	6	6,5	7	4,5	6,5	4,5	55,5	-4,5	20,25
9	6,5	6,5	13	9	4	7,5	10,5	4,5	61,5	1,5	2,25
10	2,5	9,5	6	6,5	7	7,5	2	8,5	49,5	-10,5	110,25
11	2,5	1,5	6	6,5	1,5	4,5	2	4,5	29	-31	961
12	2,5	4	9,5	2,5	11	10	6,5	8,5	54,5	-5,5	30,25
13	6,5	6,5	3	2,5	1,5	4,5	6,5	1	32	-28	784

Продолжение таблицы 2.15

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
14	2,5	1,5	3	2,5	4	1,5	4	4,5	23,5	-36,5	1332,25
Σ	105	105	105	105	105	105	105	105	840		10560,5

Сумм по столбцам таблицы 2.15 равны между собой и контрольной суммой значит, матрица составлена правильно.

Этап 4. Анализ значимости исследуемых критериев. Критерии по значимости распределились следующим образом (таблица 2.16).

Таблица 2.16 – Расположение критериев по значимости [разработано автором]

Номер	Сумма рангов
X ₁₄	23,5
X ₇	26
X ₁₁	29
X ₁₃	32
X ₆	42,5
X ₁₀	49,5
X ₁₂	54,5
X ₈	55,5
X ₉	61,5
X ₅	83,5
X ₃	86,5
X ₄	93,5
X ₂	95
X ₁	107,5

Этап 5. Оценка средней степени согласованности мнений всех экспертов.

Для оценки согласованности мнений экспертов использован коэффициент конкордации Кенделла, а для проверки статистического веса коэффициента конкордации рассчитано эмпирическое значение критерия Пирсона.

Коэффициент конкордации Кенделла характеризует степень согласованности суждений экспертов по всем критериям.

Воспользуемся коэффициентом конкордации для случая, когда имеются

одинаковые ранги в оценках экспертов:

$$W = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot m^2 \cdot (n^3 - n) - m \cdot \sum T_i}, \quad (2.5)$$

где S – сумма d^2 ; n – количество ранжируемых критериев; m – количество экспертов;

$$T_i = \frac{1}{12} \cdot \sum_{l=1}^{L_i} \sum (t_l^3 - t_l), \quad (2.6)$$

где T_i – параметр связи рангов во мнениях i -го эксперта; L_i – число видов повторяющихся элементов в оценках i -го эксперта; t_l – количество повторяющихся элементов в l -й связке для i -го эксперта.

$$T_1 = [(4^3-4) + (5^3-5) + (4^3-4)]/12 = 20$$

$$T_2 = [(2^3-2) + (4^3-4) + (3^3-3) + (3^3-3) + (2^3-2)]/12 = 10$$

$$T_3 = [(3^3-3) + (4^3-4) + (3^3-3) + (3^3-3)]/12 = 11$$

$$T_4 = [(3^3-3) + (4^3-4) + (4^3-4) + (2^3-2)]/12 = 12,5$$

$$T_5 = [(3^3-3) + (5^3-5) + (3^3-3) + (2^3-2)]/12 = 14,5$$

$$T_6 = [(2^3-2) + (3^3-3) + (2^3-2) + (4^3-4) + (3^3-3)]/12 = 10$$

$$T_7 = [(4^3-4) + (2^3-2) + (3^3-3) + (4^3-4)]/12 = 12,5$$

$$T_8 = [(6^3-6) + (3^3-3) + (2^3-2) + (2^3-2)]/12 = 20,5$$

$$\sum T_i = 20 + 10 + 11 + 12,5 + 14,5 + 10 + 12,5 + 20,5 = 111$$

$$W = \frac{10560,5}{\frac{1}{12} \cdot 8^2 \cdot (14^3 - 14) - 8 \cdot 111} = 0,77$$

Коэффициент конкордации принимает значение от 0 до 1. Чем больше значение данного коэффициента, тем больше степень согласованности экспертов. При $W=1$ – полная согласованность экспертов, если $W=0$, то согласованность

отсутствует.

$W = 0,77$ – высокая степень согласованности мнений экспертов.

Этап 6. Оценка значимости коэффициента конкордации. Для этой цели исчислим критерий согласования Пирсона:

$$x^2 = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot m \cdot n \cdot (n+1) + \frac{1}{n-1} \cdot \sum T_i} \quad (2.7)$$

$$x^2 = \frac{10560,5}{\frac{1}{12} \cdot 8 \cdot 14 \cdot (14+1) + \frac{1}{14-1} \cdot 111} = 80,33.$$

Вычисленный x^2 сравним с табличным значением для числа степеней свободы $K = n - 1 = 14 - 1 = 13$ и при заданном уровне значимости $\alpha = 0,05$.

Так как, x^2 расчетный $80,33 \geq$ табличного $(22,36203)$, то $W = 0,77$ – величина не случайная, а потому полученные результаты имеют смысл и могут использоваться в дальнейших исследованиях.

Этап 7. Подготовка решения экспертной комиссии (таблица 2.17).

Таблица 2.17 – Матрица преобразованных рангов [разработано автором]

Параметры / Эксперты	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	Сумма рангов	Вес w_j
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1. Безопасность поездки	14	13	13	13,5	14	13	13,5	13,5	107,50	0,13
2. Компетентность водителя	11	13	9,5	13,5	11	13	10,5	13,5	95,00	0,11
3. Время ожидания транспорта	11	9,5	9,5	11	11	10	13,5	11	86,50	0,10
4. Доступные тарифы	11	13	13	11	11	13	10,5	11	93,50	0,11
5. Гарантированность уровня обслуживания	11	9,5	9,5	11	11	10	10,5	11	83,50	0,10
6. Скорость движения	6,5	4	3	6,5	7	4,5	6,5	4,5	42,50	0,05
7. Вместимость транспортного средства	6,5	4	1	2,5	4	1,5	2	4,5	26,00	0,03
8. Комфортабельность	11	9,5	6	6,5	7	4,5	6,5	4,5	55,50	0,07

Продолжение таблицы 2.17

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9. Время поездки	6,5	6,5	13	9	4	7,5	10,5	4,5	61,50	0,07
10. Время простоя на промежуточных остановках	2,5	9,5	6	6,5	7	7,5	2	8,5	49,50	0,06
11. Наличие альтернативных способов перемещения	2,5	1,5	6	6,5	1,5	4,5	2	4,5	29,00	0,03
12. Удобство высадки-посадки	2,5	4	9,5	2,5	11	10	6,5	8,5	54,50	0,06
13. Внешний вид транспортного средства	6,5	6,5	3	2,5	1,5	4,5	6,5	1	32,00	0,04
14. Комфорт остановочных пунктов	2,5	1,5	3	2,5	4	1,5	4	4,5	23,50	0,03
Итого									840,00	1

На основе сбора данных сформирована система критериев, заложенная в индекс удовлетворенности потребителей, который является одним из основных показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

Национальный индекс удовлетворенности клиентов, применяемый в Великобритании, использует ту же методологию, что и американский индекс удовлетворенности клиентов. Данный индекс позволяет компаниям сравнивать удовлетворенность клиентов в одной отрасли (одном виде экономической деятельности), а также по отраслям. Индекс удовлетворенности клиентов рассчитывается по 100-балльной шкале [32; 152].

В ходе исследования зарубежных методик оценки удовлетворенности потребителей изменена балльная шкала (со 100 баллов на 10 баллов), которая в большей степени подходит для условий функционирования системы общественного транспорта ДНР.

Расчет индекса удовлетворенности потребителей системой общественного транспорта ДНР (CSI) рассчитывался по следующей формуле:

$$CSI = \frac{10}{n-1} \cdot \sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^m (x_{ij} - 1) \cdot w_j, \quad (2.8)$$

где m – число учитываемых критериев, характеризующих удовлетворенность

пассажирам системой общественного транспорта; n – число экспертов; x_{ij} – балльные оценки i -го эксперта по j -м критериям; w_j – вес j -го критерия в индексе удовлетворенности потребителей.

Система критериев, характеризующая удовлетворенность потребителей системой общественного транспорта ДНР с учетом показателя весомости и учетом мнений потребителей, представлена в таблице 2.18.

Таблица 2.18 – Система критериев, характеризующая удовлетворенность потребителей системой общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Критерии (m=14) Эксперты (n=8)	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	Вес w_j	CSI, %
1. Безопасность поездки	3	3	4	3	4	4	3	3	0,13	49,91
2. Компетентность водителя	5	4	5	4	5	5	4	6	0,11	
3. Время ожидания транспорта	5	4	4	5	4	4	5	4	0,10	
4. Доступные тарифы	10	10	10	10	10	10	10	10	0,11	
5. Гарантированность уровня обслуживания	5	4	4	5	4	4	5	4	0,10	
6. Скорость движения	8	8	8	9	8	7	8	9	0,05	
7. Вместимость транспортного средства	2	3	2	3	2	2	1	2	0,03	
8. Комфортабельность	3	2	3	3	2	3	2	2	0,07	
9. Время поездки	6	6	5	8	8	6	6	7	0,07	
10. Время простоя на промежуточных остановках	6	6	6	7	6	7	6	6	0,06	
11. Наличие альтернативных способов перемещения	8	7	7	8	8	8	7	8	0,03	
12. Удобство высадки-посадки	8	7	7	6	7	6	7	6	0,06	
13. Внешний вид транспортного средства	3	2	3	3	4	3	2	2	0,04	
14. Комфорт остановочных пунктов	8	7	7	6	7	6	7	6	0,03	
$\sum_{j=1}^m (x_{ij} - 1) \cdot w_j$	4,58	4,07	4,32	4,57	4,53	4,34	4,21	4,32	34,94	

Предложенный подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР направлен на повышение эффективности и открытости деятельности органов государственной власти и местных администраций, на

основе полученных данных выявляются узкие места и разрабатываются соответствующие направления совершенствования государственного и муниципального управления с учетом мнения потребителей транспортных услуг. Это позволит сбалансировать спрос и предложение на рынке транспортных услуг и устранить существующие противоречия между запросами потребителей и возможностями системы общественного транспорта ДНР.

Научно-методический подход к оценке качества может быть использован для оценивания уровня качества транспортного обслуживания любого общественного маршрута ДНР либо системы в целом. В Приложении Ж представлена оценка качества транспортного обслуживания наиболее загруженных маршрутов системы общественного транспорта ДНР [153, с. 30].

Таким образом, действующий механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР не обеспечивает эффективное функционирование системы, что подтверждается снижением объема перевезенных пассажиров, повышением количества обращений граждан и нарушений законодательства, низким уровнем удовлетворенности потребителей.

Жители ДНР пользуются услугами общественного транспорта в основном для поездок на работу и учебу, за покупками, к друзьям и родным.

Также респондентам задан вопрос об изменении качества обслуживания общественным транспортом за последние три года в ДНР: 48,6% – снизилось; 5,7% – повысилось и 45,7% – не изменилось [154, с. 100].

Предложенные изменения населением ДНР направлены на улучшение управления пассажирским транспортом, в первую очередь, путем соблюдения расписания и интервалов движения, особенно в часы «пик», а также улучшения комфортабельности и безопасности транспортных средств.

Диаграмма Исикавы (причинно-следственная диаграмма) – один из основных методов анализа, позволяющий выявить взаимосвязь между решаемой проблемой и причинами, которые влияют на ее возникновение.

Рассмотрим проблему «Качество предоставляемых услуг системой общественного транспорта ДНР» (рисунок 2.28).



Рисунок 2.28 – Диаграмма Исикавы «Качество обслуживания пассажиров общественным транспортом ДНР» [составлено на основе [155]]

Таким образом, основными проблемами, влияющими на качество предоставляемых услуг системой общественного транспорта ДНР, являются: устаревший подвижной состав, низкий уровень оснащения подвижного состава, компетентность водителей, несоблюдение расписания и интервалов движения, недостаточное информационное обеспечение и т.д.

Исследование современных экономических обстоятельств показывает, что при существующих условиях экономического кризиса уровень транспортного обслуживания снижается, а затраты на эксплуатацию растут.

Предварительный анализ указывает на то, что для большинства транспортных предприятий можно сдерживать уровень удельных расходов только благодаря совершенствованию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

К первоочередным реальным мерам можно отнести: оптимизацию типа подвижного состава, его количества, форм движения; экономию топлива; поддержание автобусов в надлежащем техническом состоянии; непрерывный мониторинг.

В последнее время тариф оплаты одной поездки в городах ДНР составляет в

среднем 14-15 рублей. Вместе с тем, проведенный анализ показывает, что пассажиры платят общую сумму средств, которой компенсируется только 20-30% всех эксплуатационных расходов АТП, а с учетом капитальных расходов только 10-15%.

В ДНР основу парка общественного транспорта составляют старые автобусы, в большинстве с карбюраторными двигателями, которые потребляют большое количество топлива и значительно загрязняют окружающую среду отработанными газами, трамваи, троллейбусы и поезда также находятся в плохом техническом состоянии.

В действующих сейчас транспортных предприятиях ДНР, увеличивается количество транспортных средств, которые находятся в непригодном для эксплуатации состоянии. Отсутствие средств даже на запасные части привело к тому, что большая часть находится в не рабочем состоянии. Кроме того, значительное количество транспортных средств эксплуатируется после окончания отведенного амортизационного срока их службы. Если не будут приняты меры, направленные на исправление такого положения, то в данных условиях можно ожидать, что годовые затраты каждого перевозчика будут только увеличиваться. Эти последствия, в частности для городов и государства в целом, будут ощутимыми.

На сегодня в развитых странах в области планирования и организации пассажирских перевозок принимают участие не только органы государственной власти, местного самоуправления и государственные предприятия, но и частные компании. В настоящее время в ДНР данная система является слаборазвитой и нестабильной.

Также обострена проблема экологической безопасности ДНР под влиянием автомобильного сообщения. На раннем этапе экономической перестройки вопросы охраны окружающей среды стали, в определенной степени, второстепенными. В современный период возрастает опасность от того, что бесконтрольное развитие различных форм собственности под влиянием рыночных интересов направлено только на краткосрочные цели, которые

заканчиваются в получении быстрой прибыли. Как следствие, не уделяется должного внимания вопросам экологического состояния городов и населенных пунктов. Несомненно, что такие действия в перспективе приведут к негативным последствиям, в случае если не будут введены сдерживающие административные меры.

Для их разработки уже сейчас необходимы научные исследования в направлении прогнозирования параметров движения и вредных выбросов новых моделей автобусов. С учетом их различной пассажироместимости важно совершенствовать методику выбора типа и количества автобусов в зависимости от пассажиропотоков на маршрутах, а также осуществлять непрерывный мониторинг функционирования системы общественного транспорта.

Выводы к главе 2

В результате исследования системы общественного транспорта ДНР и функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР получены следующие выводы:

1. Определено, что цели субъектов в системе общественного транспорта разные. Пассажиры заинтересованы в быстром и удобном перемещении по ДНР; перевозчики – получение максимальной прибыли при оптимальных затратах; органы государственной власти и местные администрации призваны обеспечивать перевозки пассажиров с учетом всех требований и ограничений. Также следует отметить, что именно органы государственной власти и местные администрации должны соблюдать баланс заинтересованности пассажиров и перевозчиков, а также интересов ДНР.

2. Выявлено, что лидерство в системе общественного транспорта занимают перевозки автомобильным видом транспорта, далее следуют, соответственно, городской электрический и ж/д транспорт. Проведенная аппроксимация полиномиальной функцией данных об объемах перевозимых пассажиров по видам транспорта за 2016-2020 гг. дала высокую величину достоверности ($R^2=0,86$; $R^2=0,88$; $R^2=0,94$), а линия тренда направлена на уменьшение объема перевозимых пассажиров в 2021 г.

3. Исследовано, что объем перевезенных пассажиров в 2020 г. по сравнению с 2016 г. снизился автомобильным транспортом – на 4,6%, электрическим транспортом – на 33,64%, а ж/д транспортом увеличился на 48,7%.

На основе анализа данных определено, что 48,6% респондентов, считают, что качество обслуживания за последние три года в ДНР снизилось; 5,7% – повысилось и 45,7% – не изменилось.

4. Можно констатировать, что количество слабых сторон превышает сильные стороны функционирования действующего механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, но существует множество возможностей, а именно инновационное и технологическое развитие системы общественного транспорта, что подразумевает под собой использование современного подхода к управлению – логистического. В рамках исследования оценено качество транспортного обслуживания наиболее загруженных маршрутов общественного транспорта ДНР. Таким образом, в настоящее время индекс удовлетворенности потребителей системой общественного транспорта ДНР составляет 49,91%.

5. Выявлено, что действующий механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР не обеспечивает эффективное функционирование системы, что подтверждается снижением объема перевезенных пассажиров, повышением количества обращений граждан и нарушений законодательства, низким уровнем удовлетворенности потребителей.

6. Предложен научно-методический подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР в контексте определения эффективности

действующего механизма реализации государственной политики. Определено, что мнение потребителей является собой инструмент социального воздействия на систему управления и механизм реализации государственной политики. На основе сбора данных сформирована система критериев, заложенная в индекс удовлетворенности потребителей. Данный подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР направлен на повышение эффективности и открытости деятельности органов государственной власти и местных администраций, на основе полученных данных выявляются узкие места и разрабатываются соответствующие направления совершенствования государственного и муниципального управления с учетом мнения потребителей транспортных услуг. Это позволит сбалансировать спрос и предложение на рынке транспортных услуг и устранить существующие противоречия между запросами потребителей и возможностями системы общественного транспорта ДНР.

Основные результаты главы опубликованы в научных трудах автора [115; 120; 143; 144; 150; 152-154].

ГЛАВА 3. КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ МЕХАНИЗМА РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

3.1. Концепция развития системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики

В настоящее время процесс повышения эффективной работы государственного управления в ДНР развивается в сторону организации системы государственного стратегического планирования. Разработана и утверждена Стратегия развития ДНР «Сила Донбасса» [156], до сих пор ведется работа над созданием Закона ДНР «О системе стратегического планирования» [157].

В рамках создания нормативной правовой базы данного процесса инициирована комплексная работа по разработке стратегических документов развития ДНР. Результатом данной работы стала подготовка типовых отраслевых Стратегий развития на среднесрочный период [158, с. 147]. Что касается общественного транспорта и в целом транспортного комплекса, то на данном этапе такой стратегии нет.

Следует отметить, что стратегии закрепляют базовые принципы государственной политики, предусматривают принятие и реализацию управленческих решений, обеспечивающих наибольший эффект, и создание условий для эффективного взаимодействия всех участников [158].

Народным Советом ДНР принят Закон «О республиканских программах» [159], в который внесен ряд изменений. Постановлением Совета Министров ДНР от 17.12.2016 г. № 13–2 утвержден Порядок разработки и реализации Республиканских программ в ДНР [160], а Приказом Министерства

экономического развития от 23.05.2016 г. № 78 утвержден Порядок формирования и ведения перечня республиканских программ, реализуемых на территории Республики [161]. И хотя усилиями ряда профильных министерств разработаны отраслевые программы по отдельным направлениям хозяйственной деятельности, местными администрациями проводится определенная работа по подготовке Программ восстановления и развития городов и районов, в целом пока еще рано говорить о комплексном системном подходе к формированию программных стратегических документов социально–экономического развития на перспективу [158].

В рамках исследования разработана концепция развития системы общественного транспорта ДНР на основе целевых показателей качества обслуживания пассажиров. На основе данной Концепции возможно формирование программы или стратегии развития системы общественного транспорта ДНР.

Целевые показатели качества обслуживания пассажиров в комплексе отражают существующую ситуацию, которая сложилась в ДНР, и устанавливают плановые показатели на срок действия концепции развития.

Функционирование и развитие системы общественного транспорта должно осуществляться на базе целевых установок, социальных норм и ресурсных ограничений.

Перечень целевых показателей качества обслуживания пассажиров не ограничивается только технологическими и техническими особенностями функционирования системы общественного транспорта. Расширение совокупности показателей обусловлено спецификой и тесной взаимосвязью общественного транспорта со всеми отраслями экономики ДНР.

Достижение целевых показателей обеспечит устойчивое развитие общества и высокий уровень транспортного обслуживания населения ДНР.

Концепция развития системы общественного транспорта ДНР может быть сформирована на государственном уровне, на муниципальном уровне и на уровне конкретного транспортного предприятия (рисунок 3.1).



Рисунок 3.1 – Уровни формирования концепции развития системы общественного транспорта [разработано автором]

Представленные концепции развития системы общественного транспорта имеют идентичные составляющие, но отличаются друг от друга по спецификации и источникам финансирования.

Кроме того, реализация концепции развития системы общественного транспорта может финансироваться не только за счет городского бюджета, но и за счет государственного бюджета.

Можно отметить, что концепция развития системы общественного транспорта – это комплекс направлений развития, которые подчинены одной цели, определены с учетом внутренних и внешних условий эксплуатации системы и интегрированы в план действий для достижения наилучших социально-экономических результатов функционирования системы общественного

транспорта.

Существует множество различных подходов к формированию концепции, но большинство из них носят общий характер и не учитывают особенностей функционирования системы общественного транспорта.

Процесс формирования и реализации концепции развития системы общественного транспорта является многоступенчатым – он включает анализ системы и ее внешнего окружения, разработку основных положений концепции с определением целей и направлений развития общественного транспорта, формирование эффективного механизма реализации концепции, реализацию стратегических мероприятий, мониторинг и оценку результатов концепции.

На рисунке 3.2 представлена схема разработки концепции развития системы общественного транспорта.



Рисунок 3.2 – Схема разработки концепции развития системы общественного транспорта [разработано автором]

Основными приоритетами развития городов и районов ДНР являются следующие направления:

1. Развитие экономики.

2. Повышение качества жизни населения.

3. Комфортная городская среда [162].

Обеспечение приоритетных направлений развития городов и районов ДНР планируется по разным направлениям (таблица 3.1).

Таблица 3.1 – Мероприятия по развитию городов и районов ДНР в системе общественного транспорта на 2020 г. [составлено на основе [162-164]]

Город	Мероприятия
1	2
Снежное	Обеспечение стабильной работы систем жизнеобеспечения.
Торез	Обеспечение безопасности дорожного движения. Целевое значение: текущий ремонт 62,3 тыс. м ² автодорог.
Харцызск	Обеспечение повышения уровня и доступности качественного предоставления государственных услуг.
Ясиноватая	Повышение доступности и качества транспортных услуг. Целевое значение: открытие городского автобусного маршрута общего пользования №25 «АС Ясиноватая Главконтора» (через микрорайон №3).
Горловка	Восстановление дорожного покрытия автодорог, переездов, тротуаров и межквартальных проездов. Целевое значение: текущий ремонт 617 тыс.м ² автодорог.
Енакиево	Обеспечение качественного транспортного обслуживания пассажиров. Целевое значение: 1. Приобретение 3 автобусов для городских автобусных маршрутов. 2. Текущий ремонт 10 км трамвайного пути. 3. Капитальный ремонт 5 км контактной сети.
Кировское	Обеспечение безопасности дорожного движения. Целевое значение: текущий ремонт 17,7 тыс. м ² внутригородских дорог.
Донецк	Повышение качества жизни населения: 1. Капитальный ремонт мостов, автодорог, путепроводов. 2. Обновление парка трамвайных вагонов, троллейбусных машин и автобусов большой вместимости. 3. Увеличение количества проведения текущих и капитальных ремонтов трамвайных вагонов, троллейбусных машин, элементов электрохозяйства и путевого хозяйства путем трудоустройства сотрудников рабочих специальностей. 4. Проведение текущих и капитальных ремонтов транспортных средств, элементов электрохозяйства и путевого хозяйства. 5. Приобретение специальной техники для обеспечения оперативного устранения аварийных ситуаций, препятствующих бесперебойной работе городского электрического транспорта.

Продолжение таблицы 3.1

1	2
	<p>6. Восстановление работы автобусов большой вместимости КП «ДЭАТ» на городских маршрутах №7, 8, 10, 32, 35, 35а, 46, 54, 77, 83 и обеспечение выпуска в необходимом количестве автобусов большой вместимости на маршруты № 28, 30, 33, 34, 41, 42, 50, 73а, 79, 80.</p> <p>7. Восстановление работы городских маршрутов общего пользования г. Донецка, измененных или укороченных, а также прекративших свое существование из-за ведения боевых действий на территории города (№№ 9, 12, 19, 22, 40, 42г, 44, 47, 57, 64, 66, 68, 83, 89, 91).</p> <p>8. Заключение договоров с субъектами хозяйственной деятельности перевозчиками для работы новых автобусов на маршрутах общего пользования г. Донецка в режиме маршрутного такси.</p> <p>9. Принятие нормативного правового акта, позволяющего заключать отраслевые соглашения в системе общественного транспорта.</p>
Макеевка	<p>Развитие инфраструктуры жизнеобеспечения города, повышение уровня благоустройства городской территории: выполнение текущего ремонта дёгтебетонным покрытием 331,5 тыс.м² внутриквартальных и автодорог, 8 мостов и 1 путепровода, ремонт 2 подземных и 1 надземного перехода, ремонт дорожных знаков и дорожного ограждения, а также проведение ремонта 5 троллейбусов, замена и ремонт 9,1 км контактной сети.</p>

Таким образом, основываясь на программах развития городов и районов ДНР, можно сделать вывод, что одним из приоритетных направлений развития является предоставление качественных транспортных услуг населению.

В рамках данного направления разработана концепция развития системы общественного транспорта ДНР.

Основными проблемами, на решение которых направлена концепция развития системы общественного транспорта ДНР являются:

- низкий уровень качества транспортных услуг;
- усиление негативного влияния системы общественного транспорта ДНР на экологию;
- низкий уровень развития транспортной инфраструктуры;
- отсутствие согласованности между элементами системы общественного транспорта ДНР;

- низкая адаптивность системы общественного транспорта ДНР;
- растущее противоречие между запросами рынка на транспортные услуги и невозможностью существующей системы общественного транспорта их удовлетворить.

Цель концепции: определение приоритетных направлений, целей, задач и основных мероприятий развития системы общественного транспорта ДНР на краткосрочную, среднесрочную и долгосрочную перспективу на основе анализа его текущего состояния и перспективных возможностей.

Достижение указанной цели предусматривает решение следующих задач:

- анализ состояния и особенностей функционирования системы общественного транспорта ДНР в современных условиях;
- выбор приоритетов и направлений развития системы общественного транспорта ДНР;
- определение целей и задач развития системы общественного транспорта ДНР;
- формирование принципов развития системы общественного транспорта ДНР;
- разработка основных мероприятий по развитию системы общественного транспорта ДНР и механизмов их реализации [165, с. 121].

Пассажирские перевозки влияют на социальную, производственную и экологическую сферы ДНР, а также на создание условий справедливой конкуренции между перевозчиками различных форм собственности. Среди широкого круга проблем, обусловленных развитием и функционированием территории, особое значение приобретает сложная система взаимодействия различных видов пассажирского транспорта.

В ДНР применяется наземный транспорт – автомобильный, электрический (троллейбус, трамвай) и железнодорожный (пассажирские, пригородные поезда). Автомобильный транспорт, как основной вид передвижения, дает возможность пассажиру достаточно быстро добраться до необходимого пункта и на большие расстояния. В результате, обеспечение надлежащего уровня безопасности и

качества транспортного обслуживания пассажиров является первоочередной задачей перевозчиков.

При этом пассажирские перевозки автомобильным транспортом находятся вне государственной собственности, требуют особого внимания государственных органов, местных администраций и специалистов.

Анализ состояния общественного транспорта показал, что эта сфера сектора экономики требует принятия управленческих решений для обеспечения постепенного и правильного ее развития и совершенствования.

Основными проблемами системы общественного транспорта ДНР являются:

- несовершенство существующей маршрутной сети общественного транспорта;
- значительное дублирование маршрутов электротранспорта и автобусных маршрутов;
- перевозка абсолютного большинства пассажиров осуществляется автомобильным транспортом;
- нерациональное соотношение между автобусами и троллейбусами, которые обслуживают маршруты;
- недостаточная динамика наращивания количества автобусов большой и средней вместимости;
- недостаточное обновление подвижного состава;
- снижение безопасности и качества пассажирских перевозок из-за большого срока эксплуатации транспортных средств;
- необходимость совершенствования системы сложившихся экономических отношений на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- необходимость совершенствования тарифной политики в области пассажирских перевозок;
- отсутствие современных средств контроля за работой общественного транспорта.

В настоящее время проблему транспортного обслуживания населения следует рассматривать комплексно, с учетом оптимизации транспортных потоков.

Этот процесс должен развиваться под контролем государственных властей и регулироваться соответствующим механизмом.

Одной из главных проблем является совершенствование нормативного правового обеспечения развития системы общественного транспорта ДНР, включая создание нормативной правовой базы, регулирующей вопрос качества транспортных услуг системы общественного транспорта ДНР. Для решения данной проблемы необходимо:

1. Совершенствование нормативной правовой базы ДНР в контексте определения основных понятий, так в Законе ДНР «О транспорте» [108] не дано определение понятия «общественный транспорт», но в определенных нормативных правовых актах ДНР данное понятие используется, в частности в [110-114].

2. Совершенствование системы сертификации, стандартизации и лицензирования на автотранспорте с определением целей и задач системы, принципов построения и направлений гармонизации с международным законодательством.

3. Совершенствование нормативной правовой системы в отношении управления техническим состоянием эксплуатируемых транспортных средств, системы страхования и оценки автотранспортных средств. Разработка недостающих законов и положений.

4. Для проектирования и размещения объектов эксплуатационно-ремонтной инфраструктуры разработать стандарты, учитывающие особенности современных технологических процессов оказания услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, современных строительных материалов и технологий.

5. Унификация налоговой среды для перевозчиков, осуществляющих одни и те же виды деятельности с целью обеспечения равных условий и ответственности независимо от их форм собственности.

6. Создание системы экономического стимулирования промышленных предприятий для работы в области производства запасных частей для общественного транспорта и создания сборочных производств и производств

крупноузловой сборки средств общественного транспорта.

7. Создание системы нормирования и учета расхода материалов и запасных частей на основе постоянного совершенствования в условиях быстрого изменения экономики ДНР, широкого модельного ряда подвижного состава и существенного отличия дорожных условий на территории ДНР от соседних государств.

8. Создание правовых и экономических условий работы частных предпринимателей в ДНР по поставкам запасных частей для общественного транспорта.

9. Создание комплекса законов и положений по обращению с отходами и вторичными ресурсами.

10. Формирование специализированного республиканского фонда, средства которого могут расходоваться исключительно на восстановление и содержание существующей дорожной сети и развитие общественного транспорта с привязкой определенных видов налогов и сборов в качестве источников финансирования.

Приоритетные задачи по повышению качества транспортных услуг для потребителей системы общественного транспорта ДНР:

1. Создание специальных условий для людей с ограниченными возможностями и других категорий маломобильных граждан.

2. Обновление парка подвижного состава системы общественного транспорта ДНР и оптимизация его количества.

3. Внедрение краудсорсинга с целью взаимосвязи органов государственной власти, местных администраций с потребителями посредством непрерывного мониторинга и своевременного реагирования на изменения системы общественного транспорта.

4. Использование автоматизированной системы диспетчерского управления, которая обеспечивает единый автоматизированный процесс планирования, координирования и мониторинга работы системы общественного транспорта.

5. Охват автобусным сообщением сельских населенных пунктов.

Основные мероприятия концепции развития системы общественного транспорта ДНР, разработанные в соответствии с направлениями повышения качества перевозок, представлены в таблице 3.2.

Таблица 3.2 – Мероприятия концепции развития системы общественного транспорта ДНР [составлено на основе [155]]

Наименование мероприятия	Сроки выполнения	Исполнители	Ожидаемый результат
1	2	3	4
Оптимизация транспортной сети и маршрутной сети	2022 г.	Отдел регулирования деятельности в сфере транспортных услуг Министерства транспорта ДНР, транспортные предприятия, ФЛП	Увеличение плотности маршрутной сети, насыщенности подвижного состава на 1 км маршрутной сети, сокращение времени на поездку
Концентрация парковки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава частных перевозчиков на базе коммунальных предприятий. Совершенствование контроля выпуска на линию	2022 г.		Увеличение коэффициента наполнения подвижного состава
Повышение качества предоставляемых транспортных услуг системой общественного транспорта ДНР путем привлечения новых перевозчиков с обязательствами обеспечения высокого качества перевозок	2022 г.	Отдел регулирования деятельности в сфере транспортных услуг Министерства транспорта ДНР, Администрации городов ДНР	Увеличение коэффициента наполнения подвижного состава, насыщенности подвижного состава на 1 км маршрутной сети, снижение интервала движения
Внедрение предложенной методики оценки качества транспортных услуг	2022 г.		Возможность точного мониторинга
Разработка нормативных документов, определяющих обеспечение качества транспортных услуг системой общественного транспорта ДНР	2022 г.		Увеличение коэффициента наполнения подвижного состава, регулярности движения, снижение интервала движения

Продолжение таблицы 3.2

1	2	3	4
Применение краудсорсинга	2022 г.	Отдел регулирования деятельности в сфере транспортных услуг Министерства транспорта ДНР, Администрации городов ДНР	Возможность системной диагностики, вовлечение населения ДНР в обсуждение вариантов совершенствования деятельности общественного транспорта
Совершенствование системы регулирования уличного движения с выделением полос для общественного транспорта	2023 г.		Увеличение регулярности движения, снижение времени на поездку
Организация скоростных и экспрессных маршрутов с использованием автобусов повышенной вместимости	2023 г.		Увеличение коэффициента наполнения подвижного состава, регулярности движения, снижение интервалов движения
Создание и внедрение автоматизированной системы диспетчерского управления перевозками на основе GPS/ГЛОНАСС	2023 г.		Увеличение регулярности движения, снижение интервалов движения, увеличение безопасности движения
Разработка экологического паспорта АТП, учитывающего специфику работы пассажирского автомобильного транспорта	2024 г.	Государственный комитет по экологической политике и природным ресурсам при Главе Донецкой Народной Республики, транспортные предприятия, ФЛП	Увеличение экологической безопасности
Пуск в эксплуатацию Центра управления перевозками, мониторинга и контроля общественного транспорта	2028 г.	Отдел регулирования деятельности в сфере транспортных услуг Министерства транспорта ДНР, Администрации городов ДНР	Возможность точного мониторинга
Внедрение электронной системы оплаты проезда	2032 г.		Снижение времени простоев, увеличение удовлетворенности потребителей

Таким образом, мероприятия по развитию системы общественного транспорта включают следующие направления: организационные, управленческие, технические, социальные, экологические и безопасность движения.

Перечень целевых индикаторов концепции развития системы общественного транспорта ДНР представлен в таблице 3.3.

Таблица 3.3 – Целевые индикаторы концепции развития системы общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Наименование индикатора	Содержание
Экономические	показатели объемов перевозки пассажиров; транспортная мобильность (подвижность) населения; объем оказанных услуг по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей; объем реализации горюче-смазочных материалов.
Инфраструктурные	плотность автомобильных дорог, трамвайных и железнодорожных путей; обеспеченность населения автомобильными дорогами, трамвайными и железнодорожными путями; коэффициент Энгеля; транспортоемкость; протяженность автомобильных дорог общего пользования; протяженность трамвайного пути; протяженность железнодорожного пути; количество интеллектуальных транспортных систем в городских агломерациях.
Финансово-инвестиционные	финансовый результат деятельности автотранспортных предприятий; доля прибыли транспорта общего пользования в общей прибыли от транспортной деятельности; уровень частных инвестиций в модернизацию транспортной инфраструктуры; уровень транспортных издержек.
Трудовые	численность работающих в системе общественного транспорта; средняя заработная плата работающих в системе общественного транспорта.
Социальные	уровень доступности основных транспортных коммуникаций и объектов транспортной инфраструктуры для населения; качество транспортных услуг; количество обращений граждан.
Ресурсные	объем потребления горюче-смазочных материалов; средний удельный расход топлива/электроэнергии на единицу транспортной работы, выполненной транспортными средствами; доля альтернативных видов топлива в общем топливопотреблении транспортных средств.
Эксплуатационные	динамика численности транспортных средств по видам; динамика количества транспортных средств на 1000 человек населения; среднесуточный пробег; средне расстояние перевозки одного пассажира; количество поездок одного человека в среднем на год; коэффициенты использования пробега транспортных средств; средний возраст пассажирских транспортных средств; доля парка транспортных средств, оснащенных навигационными системами.
Безопасности	количество дорожно-транспортных происшествий; количество пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.
Экологические	объемы выбросов вредных веществ в атмосферу; объемы отходов, образующихся в процессе эксплуатации, обслуживания и ремонта транспортных средств; доля утилизации отходов; доля парка транспортных средств с гибридными, электрическими двигателями и двигателями на альтернативных видах топлива.

Реализация концепции развития системы общественного транспорта ДНР сопряжена с рисками, препятствующими достижению запланированных результатов. К таким рискам можно отнести: геополитические, экономические, операционные и экологические риски.

Работа системы общественного транспорта ДНР зависит от стабильной политической ситуации в ДНР и в соседних государствах. Возобновление активных боевых действий на территории ДНР приведет к ухудшению как экономического состояния в целом, так и к разрушению транспортной инфраструктуры.

Экономические риски связаны с изменениями в мировой экономике и стабильностью рублевой экономической зоны.

Важным определяющим фактором для развития системы общественного транспорта ДНР является государственное регулирование уровня цен на топливо, смазочные и эксплуатационные материалы, тарифов на перевозки пассажиров.

На данный момент развитие системы общественного транспорта связано с восстановлением промышленности ДНР и невозможно без роста промышленного производства, товарообмена с РФ, восстановления численности населения по отношению к довоенному периоду, повышения уровня занятости и платежеспособного спроса.

Операционные риски связаны с низким уровнем технической и нормативно-правовой поддержкой концепции развития системы общественного транспорта ДНР, несовершенством применяемых процедур в данной системе.

Экологические риски обусловлены вероятностью катастроф природного или социального характера. Любая катастрофа в системе общественного транспорта, вероятность которой нельзя исключать, потребует серьезных дополнительных финансовых вложений и приведет к отвлечению средств от других объектов транспортной системы.

Принципы развития системы общественного транспорта ДНР представлены на рисунке 3.3.

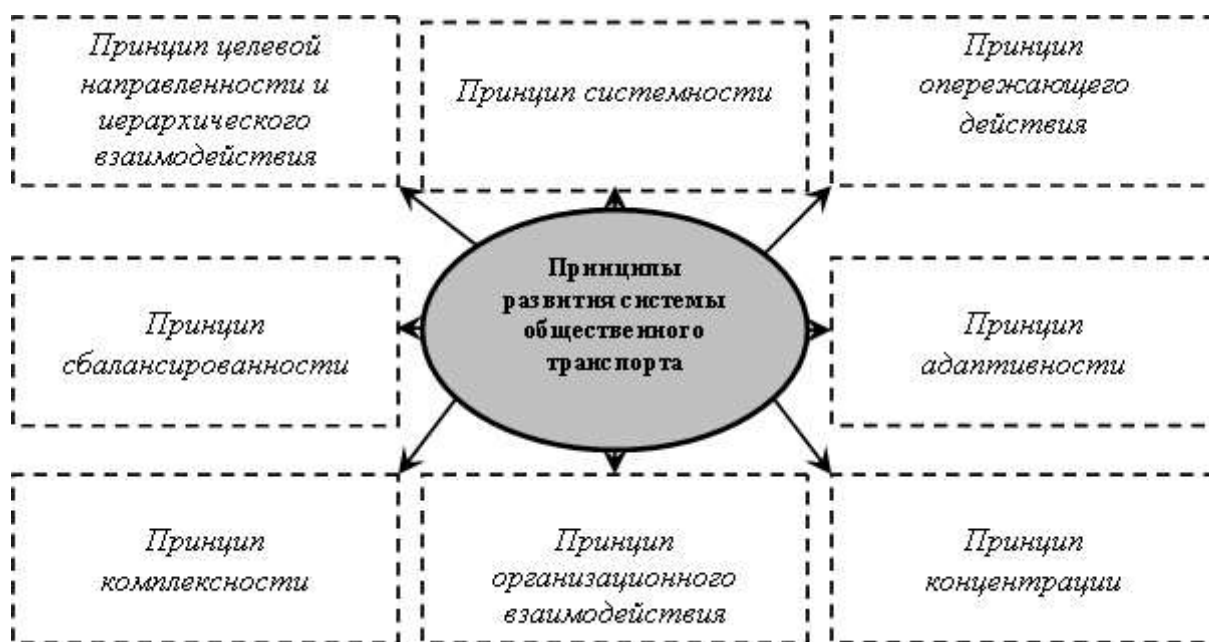


Рисунок 3.3 – Принципы развития системы общественного транспорта ДНР
[разработано автором]

Рассмотрим данные принципы подробно:

1. Принцип целевой направленности и иерархического взаимодействия – соответствие стратегическим приоритетам развития системы общественного транспорта ДНР.

2. Принцип системности – учет особенностей системы общественного транспорта ДНР, ее конкурентных преимуществ и недостатков.

3. Принцип опережающего действия – опережающее развитие системы общественного транспорта по сравнению с другими отраслями экономики.

4. Принцип комплексности – скоординированное развитие различных видов общественного транспорта, которое направлено на реализацию преимуществ каждого из них.

5. Принцип организационного взаимодействия – учет требований действующего законодательства ДНР по охране окружающей среды и санитарно-эпидемиологического благополучия человека; минимизация негативного воздействия на окружающую среду и условия проживания людей.

6. Принцип концентрации – нацеленность ресурсов на решение приоритетных задач развития системы общественного транспорта ДНР.

7. Принцип сбалансированности – обеспечение баланса интересов потребителей, перевозчиков, органов государственной власти и местных администраций ДНР.

8. Принцип адаптивности – гибкость общественного транспорта к возможным непредвиденным обстоятельствам.

Развитие системы общественного транспорта ДНР возможно при воздействии на таких уровнях, как государственный (органы государственной власти), муниципальный (местные администрации), организационный (предприятия и ФЛП), научно-образовательный (научное сообщество) и общественный (население).

Основные направления совершенствования государственной политики в системе общественного транспорта ДНР:

1. Развитие системы непрерывного мониторинга системы общественного транспорта ДНР.

2. Переход от стихийного функционирования системы общественного транспорта ДНР к регулированию в соответствии с социальными и экономическими интересами.

3. Обеспечение:

– более высоких темпов развития и улучшения качества дорожной сети по сравнению с темпами роста автомобилизации;

– решения транспортных проблем должно носить комплексный характер с учетом их позитивных и негативных аспектов и предусматривать взаимодействие заинтересованных министерств и ведомств, органов власти на республиканском и местном уровне.

4. При выработке управленческих решений вопросы обеспечения безопасности и экологичности транспортной деятельности должны иметь приоритет перед удовлетворением спроса на транспортные услуги.

5. Наличие эффективного механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

Реализация концепции возможна при условии прекращения боевых

действий и на основе существенного улучшения финансирования и создания инвестиционного климата. Достижение запланированных результатов концепции потребует привлечения значительных инвестиций в развитие системы общественного транспорта.

Таким образом, к формированию программы развития системы общественного транспорта ДНР на основе разработанной концепции необходимо подходить комплексно и учитывать такие аспекты деятельности системы общественного транспорта: экономические, экологические и социальные. Рассматривая эти аспекты деятельности системы общественного транспорта ДНР, можно выделить современные тенденции и определить стратегические ориентиры развития системы общественного транспорта ДНР (рисунок 3.4).



Рисунок 3.4 – Стратегические ориентиры развития системы общественного транспорта ДНР [составлено автором]

Комплексная схема концепции развития системы общественного транспорта ДНР представлена на рисунке 3.5.



Рисунок 3.5 – Комплексная схема концепции развития системы общественного транспорта ДНР

[разработано автором]

Возможно стимулирование инвестиционной активности транспортных предприятий, привлечение пассажирских перевозчиков или пользователей инфраструктуры к участию в проектах по модернизации транспортной инфраструктуры или отдельных ее объектов путем обеспечения государственной поддержки проектов и льготных условий участия в эксплуатации в ближайшей перспективе после реализации проекта.

Выполнение мероприятий концепции должно сопровождаться разработкой и внедрением необходимых правовых, организационных и экономических механизмов.

Возможно объединение усилий предприятий, научных и научно-образовательных учреждений под общим руководством Министерства транспорта ДНР для выполнения мероприятий по развитию системы общественного транспорта ДНР.

Принятие концепции развития системы общественного транспорта ДНР является основанием для финансирования основных мероприятий, указанных в концепции, которые могут осуществляться на основе государственного заказа на выполнение работ предприятиями и организациями.

В концепции не представлены количественные параметры развития общественного транспорта в среднесрочной и долгосрочной перспективах, так как отсутствие статистики и нестабильная военно-экономическая ситуация не позволяет делать какое-либо прогнозирование.

При изменении военной, политической и социально-экономической ситуации отдельные приоритеты и положения концепции должны уточняться и корректироваться в зависимости от выбранного сценария развития консервативного, инновационного или форсированного.

В ходе реализации концепции могут выработываться предложения о целесообразности продолжения работ по отдельным мероприятиям или об их прекращении.

Таким образом, сформирована концепция развития системы общественного транспорта ДНР, базирующаяся на обобщенной системе критериев и программах

развития городов ДНР, реализация которой повысит качество предоставляемых услуг и, как следствие, увеличит пассажирооборот, производительность, удовлетворенность пассажиров и эффективность механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта. Это дало возможность определить приоритетные инструменты и модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

3.2. Модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики

По результатам предыдущих исследований можно утверждать, что для стабильной работы транспортных предприятий и удовлетворения требований пассажиров важным является обеспечение социально-экономического развития системы общественного транспорта. В то же время, чем выше экологическая эффективность, тем лучше социальный эффект его функционирования. Поэтому к развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта необходимо подходить комплексно и учитывать, что результатом его реализации должно быть достижения желаемого экономического, социального и экологического эффекта одновременно.

Механизм, с точки зрения управления, является определенной управляющей системой, действие которой изменяет состояние управляемой системы, достигая при этом поставленной цели. Механизм является единственной системой, которая состоит из взаимосвязанных элементов, функционирование которых обеспечивает процесс управления другой системой. Процессом является изменение состояний системы, а механизм является движущей силой, побуждающей этот процесс.

Развитие механизма реализации государственной политики в системе

общественного транспорта предусматривает последовательное определение его структуры, принципов и функций, а реализация этого механизма требует четкого определения принципов, методов, рычагов и инструментов. Процесс управления развитием общественного транспорта может реализоваться в правовой форме (правовые акты, регламентирующие деятельность общественного транспорта, административно-правовые договоры) и неправовой (организационные мероприятия, материально-технические операции).

Принципы формирования и функционирования реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР приведены на рисунке 3.6.



Рисунок 3.6 – Принципы реализации механизма государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [усовершенствовано автором на основе [166, с. 83]]

Главными принципами формирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР являются:

1. Принцип системности и согласованности: механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта должен представлять собой единую систему, элементы которой связаны и согласованы между собой и формируют иерархическую структуру, которая взаимодействует с внешней средой.

2. Принцип адаптивности и альтернативности: механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта должен быстро реагировать на изменения внешних и внутренних условий и обеспечивать стабильное развитие системы общественного транспорта в новых условиях ее функционирования.

3. Принцип рациональности: механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта должен предусматривать различные варианты развития и в соответствии с ними рациональные направления развития общественного транспорта.

4. Принцип эмерджентности: механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта должен обладать новыми свойствами, которыми не обладают его элементы по отдельности.

5. Принцип сбалансированности интересов: при формировании механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта должны быть учтены интересы всех участников перевозочного процесса.

6. Принцип интеграции и формализации: в механизме реализации государственной политики должны быть выделены конкретные элементы и определены их свойства [166, с. 84].

Функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР должно происходить в соответствии со следующими принципами:

1. Принцип эффективности: механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта должен быть эффективным, то есть обеспечивать достижение поставленной цели, а именно: реализацию государственной политики, направленной на повышение экономической,

социальной и экологической эффективности функционирования системы общественного транспорта.

2. Принцип интегративности: все составляющие механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта должны быть направлены на достижение единой цели – работать согласованно и совместно.

3. Принцип идентификации и распределения заданий: определение и закрепление за каждой структурной единицей механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта четко определенных задач, выполнение которых обеспечит реализацию государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

4. Принцип обоснованности методов управления: методы управления развитием общественного транспорта должны быть научно-обоснованными и целесообразными для применения.

Основными функциями механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР являются:

1. Планирование – предполагает определение стратегических направлений развития системы общественного транспорта и в соответствии с ними комплекса мероприятий, направленных на достижение стратегических целей.

2. Организация – обеспечивает организацию перевозочного процесса и координацию деятельности общественного транспорта и его материально-технического, кадрового, инвестиционного обеспечения.

3. Координация – функция, направленная на достижение согласованности в работе всех элементов системы общественного транспорта путем установления рациональных связей (коммуникаций) между ними.

4. Мотивация – функция, которая предусматривает стимулирование трудовых коллективов к эффективному выполнению запланированных стратегических задач и рост их заинтересованности в результатах работы общественного транспорта.

5. Контроль – функция, обеспечивающая постоянное наблюдение и оценку деятельности общественного транспорта с целью выявления резервов повышения

эффективности

6. Регулирование – функция, направленная на оперативное управление деятельностью общественного транспорта, обеспечение ее эффективности при изменении внешних и внутренних условий, внесение оперативных корректировок в стратегические планы развития [167].

Методы управления системой общественного транспорта ДНР представлены на рисунке 3.7.



Рисунок 3.7 – Методы управления системой общественного транспорта ДНР в содержательном наполнении [составлено автором на основе [168]]

Административные методы управления системой общественного транспорта обеспечивают соблюдение правовых норм в сфере пассажирских перевозок, четкое распределение обязанностей на всех уровнях управления и контроль за их выполнением. Они регламентированы и предусматривают ответственность за невыполнение установленных требований.

Экономические методы управления системой общественного транспорта основываются на действии экономических законов и предусматривают поощрение и экономическую заинтересованность субъектов в эффективном функционировании общественного транспорта с учетом экономических интересов всех заинтересованных сторон. Они представляют собой совокупность способов и приемов экономического стимулирования развития системы общественного транспорта, с помощью которых создаются благоприятные условия для его

эффективного функционирования (субсидии, дотации, льготы и т.п.).

Социально-психологические методы управления системой общественного транспорта представляют собой совокупность специфических способов воздействия на трудовые и личные отношения, а также социальные процессы в трудовых коллективах, формирующихся в сфере пассажирских перевозок, сущность которых заключается в повышении заинтересованности персонала в результатах работы. Они предусматривают формирование мотивов трудовой деятельности, повышение квалификации кадров, моральное стимулирование, гуманизацию труда, которая способствует повышению производительности труда и росту социальной эффективности функционирования городского транспорта.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что одной из неотъемлемых составляющих устойчивого развития ДНР является надежная, эффективно функционирующая система общественного транспорта. Управление этой системой нуждается в совершенствовании путем развития действенного механизма реализации государственной политики, который бы основывался на принципах устойчивого развития и обеспечивал сбалансированность экономического, социального и экологического роста. Функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта должно быть направлено на достижение:

1. Экономического эффекта: преодоление убыточности перевозчиков, инвестиционное обеспечение обновления транспортного парка.
2. Социального эффекта: повышение качества транспортных услуг, полное удовлетворение потребностей населения в перевозках.
3. Экологического эффекта: сокращение объемов выбросов и уменьшение негативного влияния транспорта на окружающую среду [169, с. 83].

Разработана модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР. Ее отличительной чертой выступает развитие механизма на основе логистического подхода к управлению, направленного на повышение экономической, социальной и экологической эффективности функционирования системы (рисунок 3.8).

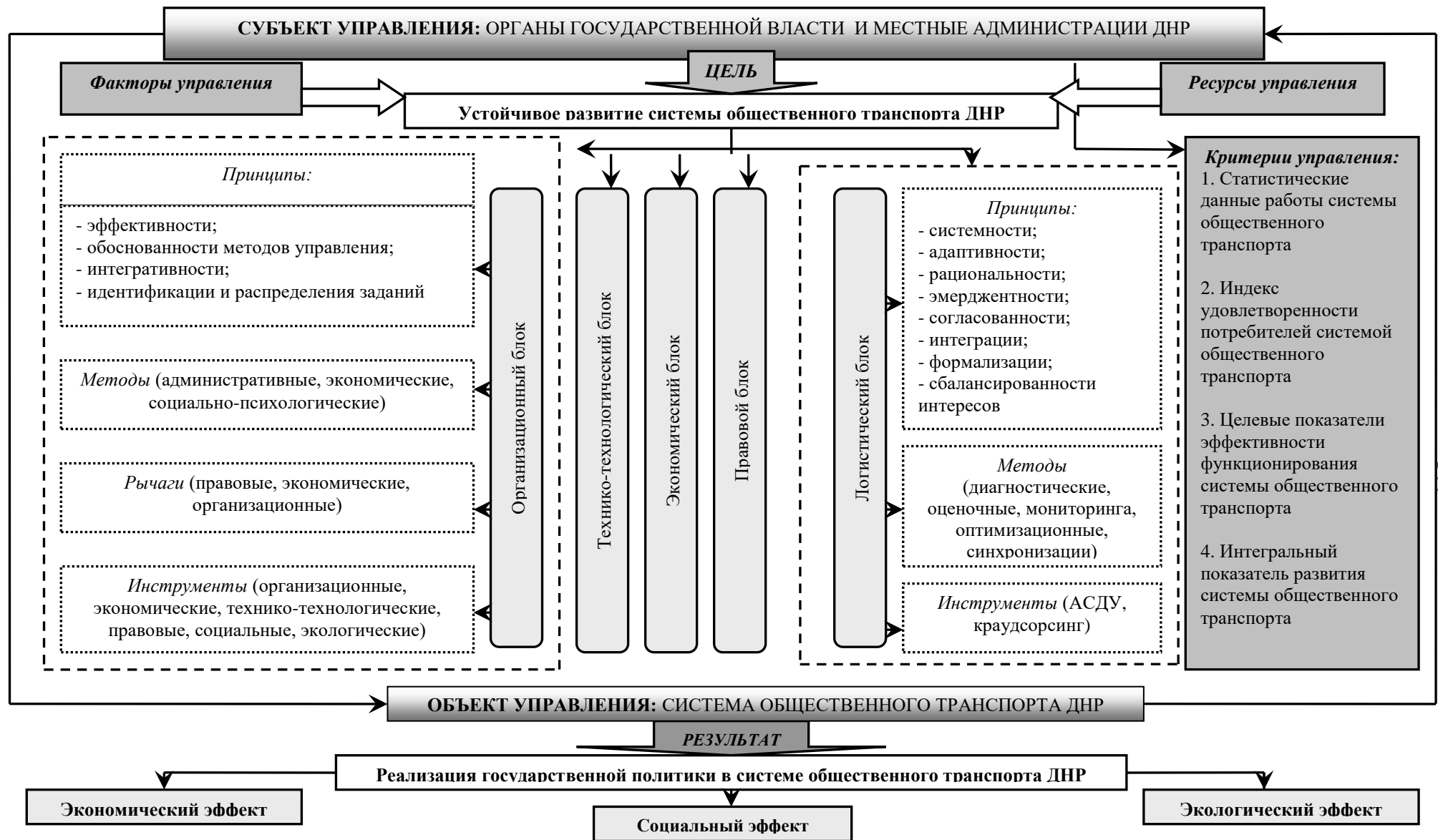


Рисунок 3.8 – Модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Итак, механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР является сложной иерархической системой, составляющие которой относятся к макроуровню (государство, город) и микроуровню (субъекты хозяйствования). Управление общественным транспортом требует согласованной и скоординированной работы всех звеньев механизма.

Организационный блок механизма является совокупностью органов управления различных уровней и осуществляемых ими организационных мероприятий. Он предусматривает нормативное правовое обеспечение процесса управления системой общественного транспорта.

Организационный блок является важной составляющей механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, поскольку именно от организации будет зависеть обоснованность управленческих решений, эффективность реализации стратегических мероприятий и соблюдение действующего законодательства в процессе их реализации.

Действие механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР связано с социально-экономической политикой в государстве, поскольку именно государство через систему методов стимулирования и регулирования осуществляет управление развитием транспортной системы, а, следовательно, и общественным транспортом как ее важной составляющей. В то же время действие данного механизма непосредственно касается деятельности субъектов хозяйствования различных форм собственности перевозчиков, которые играют очень важную роль в реализации механизма.

В составе организационного блока механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта особое место занимают правовые, экономические и организационные рычаги. Правовые рычаги предусматривают влияние органов государственной власти и местных администраций на развитие системы общественного транспорта с помощью правовых средств, регулирующих его деятельность и способствующие его развитию. Экономические рычаги

создают предпосылки для функционирования и развития системы общественного транспорта. Организационные рычаги направлены на совершенствование организации транспортного процесса и предусматривают реализацию ряда организационных мероприятий по созданию благоприятных условий развития системы общественного транспорта. Методы и рычаги управления системой общественного транспорта детализируются в инструментах, к которым относятся: организационные, экономические, технико-технологические, экологические, социальные, правовые (таблица 3.4).

Таблица 3.4 – Инструменты управления системой общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Инструменты	Характеристика влияния
Организационные	1. Совершенствование организации перевозочного процесса, устранение дублирования маршрутов, обеспечение согласованного функционирования разных видов общественного транспорта. 2. Повышение уровня автоматизации в системе общественного транспорта.
Экономические	1. Полное возмещение перевозчикам убытков от предоставления бесплатных перевозок льготным категориям. 2. Реформирование действующей системы льгот на проезд. 3. Выбор источников финансирования общественного транспорта.
Технико-технологические	1. Расширение транспортного парка и его обновление. 2. Внедрение современных информационных технологий.
Экологические	1. Уменьшение выбросов вредных веществ в атмосферу пассажирским автотранспортом. 2. Постоянный мониторинг экологических показателей работы общественного транспорта.
Социальные	1. Повышение качества транспортного обслуживания населения. 2. Полное обеспечение кадрами, повышение квалификации работников предприятий общественного транспорта и мотивация персонала.
Правовые	1. Обеспечение четкости и прозрачности законодательной базы в системе общественного транспорта.

Особое место среди инструментов управления системой общественного транспорта занимает реформирование действующей сегодня системы льгот на проезд путем полной или частичной отмены льгот.

Альтернативными вариантами реформы могут быть:

- отмена льгот и введение адресных компенсаций на проезд определенным категориям населения;
- дифференциация размера льгот (50%, 70%, 100%) в зависимости от категории льготников;
- сокращение численности действующих сегодня льгот на проезд путем пересмотра целесообразности предоставления их определенным категориям пассажиров [20].

Для улучшения финансового состояния перевозчиков, устранение ущерба от бесплатных перевозок и контроля за финансированием льготных перевозок целесообразным является отмена действующего порядка бесплатного проезда льготных категорий пассажиров и внедрение целевого финансирования льготников на государственном уровне. Для этого обязательства по компенсации льготных перевозок необходимо положить на Фонд обеспечения льгот физическим лицам, разработать и утвердить соответствующие регуляторные акты о порядке перерасчета целевого финансирования льготного проезда гражданам.

От управленческих решений соответствующих органов зависит и эффективность действия экономических рычагов механизма. Организационный блок механизма с помощью методов экономического анализа, планирования и контроля обеспечивает влияние на процессы функционирования системы общественного транспорта и может способствовать его инвестиционному обеспечению.

Технико-технологический блок механизма является совокупностью технических и технологических ресурсов, необходимых для работы системы общественного транспорта и предусматривает обеспечение его технико-технологическими ресурсами, а именно: расширение транспортного парка и его инновационное обновление, внедрение инновационных технологий управления перевозочным процессом, повышение уровня автоматизации на городском транспорте и тому подобное.

Экономический блок – это совокупность инвестиционных ресурсов,

необходимых для финансирования инноваций, реализации других стратегических мер для достижения поставленной цели – повышение эффективности функционирования системы общественного транспорта.

Интеграция логистических принципов в пассажирских перевозках требует на первом этапе общей формализации понятия логистики городского транспорта и выделение структуры и целей ее функционирования. Форма логистики общественного транспорта предоставлена Л.Б. Миротиным и рассматривается как «совокупность проектных решений, технических средств инфраструктуры, методов системного анализа, планирования, организации и управления, которая обеспечивает заданный уровень обслуживания пассажиров, их безопасную, надежную и непрерывную доставку, «от двери до двери» в определенные сроки при оптимальных затратах» [25].

Логистический блок позволит объединить отдельные участки перевозочного процесса в единую систему, способную обеспечить качественные услуги населению при оптимальных затратах.

Управление системой общественного транспорта ДНР на основе логистического подхода позволяет разрабатывать комплексные мероприятия, которые направлены на улучшение экономических, социальных и экологических показателей работы системы общественного транспорта (рисунке 3.9).

Преимущества внедрения логистического блока в механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта: оптимизация подвижного состава на маршрутах движения общественного транспорта; оптимизация простоев подвижного состава, который технически неисправен; повышение эффективности координации интересов субъектов системы общественного транспорта; повышение согласованности различных видов общественного транспорта; повышение безопасности движения; рационализация маршрутов общественного транспорта; снижение уровня экологического воздействия на окружающую среду [170, с. 102].

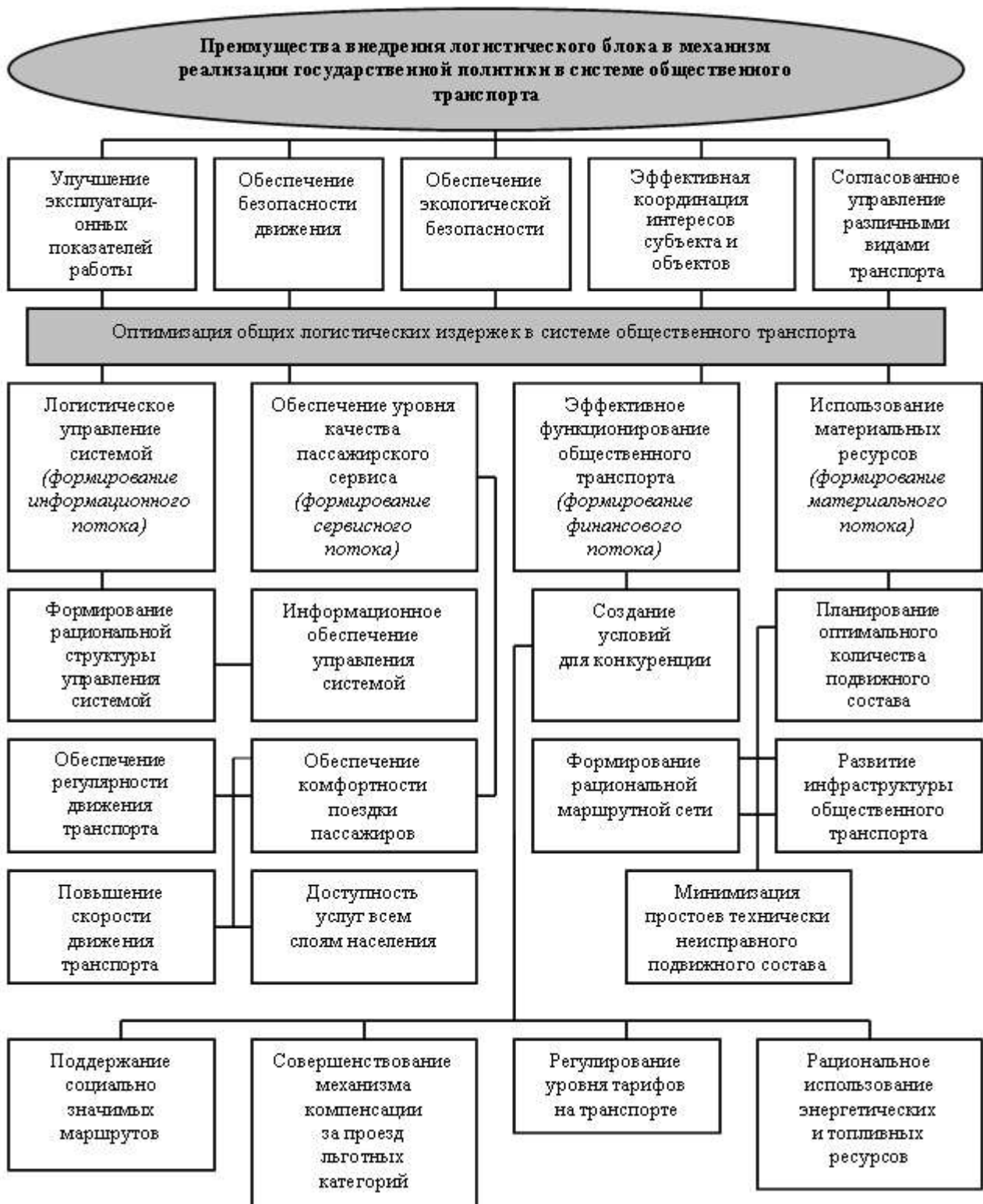


Рисунок 3.9 – Преимущества внедрения логистического блока в механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [усовершенствовано автором на основе [25, с. 33]]

Логистический блок является сложной системой, состоящей из подсистем сбора, обработки, анализа информации и передачи ее внешним и внутренним

пользователям. Предусматривает создание достоверной информационно-аналитической базы по рынку пассажирских перевозок, возможность анализа информации по перевозкам общественным транспортом и принятие на основе этой информации эффективных управленческих решений.

Основополагающими инструментами логистического подхода в контексте исследования является автоматизированная система диспетчерского управления (далее – АСДУ) и краудсорсинг [171, с. 15].

Краудсорсинг выступит инструментом взаимосвязи органов государственной власти, местных администраций с потребителями посредством непрерывного мониторинга и своевременного реагирования на изменения системы общественного транспорта, а также будет способствовать вовлечению потребителей в разработку и обсуждение вариантов совершенствования деятельности системы.

В настоящее время АСДУ не используется в городах ДНР. АСДУ – это комплекс технических и программных средств, который технологически обеспечивает централизованное оперативное управление в реальном времени общественным транспортом на основе автоматизированного сбора следующей текущей информации: состояние на маршрутах; реальные потребности в перевозках; ресурсы транспортных предприятий, а также обеспечивает статистический анализ этой информации вместе с плановыми заданиями.

АСДУ обеспечивает единый автоматизированный процесс планирования, координирования и мониторинга работы системы общественного транспорта.

Управленческие задачи, решаемые логистическим блоком, отображены на рисунке 3.10.

АСДУ общественным транспортом относится к организационно-технологическим системам оперативного управления. Целью автоматизации диспетчерского управления общественным транспортом является повышение качества пассажирских перевозок за счет обеспечения надежности выполнения расписаний движения и высокой регулярности движения на маршрутах при снижении трудоемкости управления и повышении достоверности учетно-

статистических данных о перевозочном процессе [173, с. 43-44].



Рисунок 3.10 – Управленческие задачи, решаемые логистическим блоком [составлено на основе [172]]

АСДУ сочетает оперативную управленческую деятельность таких пользователей системы:

- главного управления транспорта города;
- центральной диспетчерской службы (далее – ЦДС);
- оперативных служб;
- диспетчерских пунктов транспортных предприятий;
- подвижного состава на маршрутах.

АСДУ выполняет следующие функции:

1. Главное управление транспорта: оперативное планирование процесса перевозки пассажиров; подготовка, обработка оперативных электронных документов и обмен ими с ЦДС через корпоративную компьютерную сеть; анализ общих показателей выполнения транспортной работы общественным транспортом в целом и отдельных транспортных предприятий.

2. ЦДС: управление, контроль и учет транспортной работы по каждому маршруту, транспортному предприятию, подвижной единицы, а также по каждому водителю; подготовка, обработка оперативных электронных документов и обмен ими со всеми пользователями системы через корпоративную компьютерную сеть; автоматический обмен данными со всеми подвижными единицами через радиосеть; речевая связь со всеми подвижными единицами через радиосеть; архивация документов.

3. Оперативные службы: подготовка, обработка оперативных электронных документов и обмен ими с ЦДС через корпоративную компьютерную сеть; речевая связь оперативных машин с ЦДС по радиосети.

4. Диспетчерские пункты транспортных предприятий: подготовка, обработка оперативных электронных документов и обмен ими с ЦДС через корпоративную компьютерную сеть.

5. Подвижной состав на маршрутах: автоматический обмен данными с ЦДС через радиосеть; речевая связь с ЦДС и машинами оперативных служб через радиосеть; определение места нахождения подвижных единиц и контроль выполнения расписания движения.

Суточный график работы АСДУ предусматривает последовательное выполнение следующих операций:

1. Начальный запуск системы. В данной операции выполняется проверка функционирования периферийного оборудования и устройств центра управления, вводится программное обеспечение системы.

2. Повторение циклов оперативного управления. Каждый цикл состоит из этапов: накопление информации о характеристиках транспортных потоков; анализ транспортной обстановки в районе (городе); определение участков, где

есть пробки или предпробковые ситуации, организация обходного движения (при необходимости); выбор маршрутов координированного управления; расчет и оптимизация плана координированного управления транспортными потоками; оперативное управление; отображение транспортной обстановки и режимов управления на устройствах отображения информации;

3. Отключение системы.

4. Профилактические работы.

5. Обработка накопленной статистической информации о дорожном движении и расчет планов координированного управления на следующие сутки..

Одной из основных АСДУ является GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского транспорта.

Основными преимуществами системы мониторинга пассажирского транспорта являются: осуществление контроля над подвижными объектами в режиме реального времени; не требуется подготовка специального рабочего места и специального программного обеспечения; доступ к базе объектов осуществляется с любого компьютера или мобильного устройства, имеющего доступ в Интернет через обычный WEB браузер; не требуется специальных знаний или обучения; работа с большим количеством открытых картографических сервисов – хранение историй перемещений за длительный период времени [174].

Для организации работы системы GPS/ГЛОНАСС необходимо иметь любой персональный компьютер или мобильное устройство с доступом в Интернет и спутниковый терминал (трекер), который устанавливается на транспортное средство.

Основные возможности системы: контроль местонахождения и состояния транспортных средств; контроль соблюдения режимов работы транспорта; контроль соблюдения графиков работы транспорта; контроль пассажиропотока; контроль своевременного прибытия на остановку; предотвращение нецелевого использования служебного транспорта; повышение эффективности использования транспортных средств; повышение эффективности планирования маршрутов;

повышение безопасности перевозок пассажиров; предотвращение возможности хищения топлива; снижение затрат и цены на ремонт транспорта; выявление недобросовестных работников; статистика и анализ деятельности автопарка; помощь диспетчера в нештатных ситуациях.

Функции системы GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского транспорта представлены на рисунке 3.11.

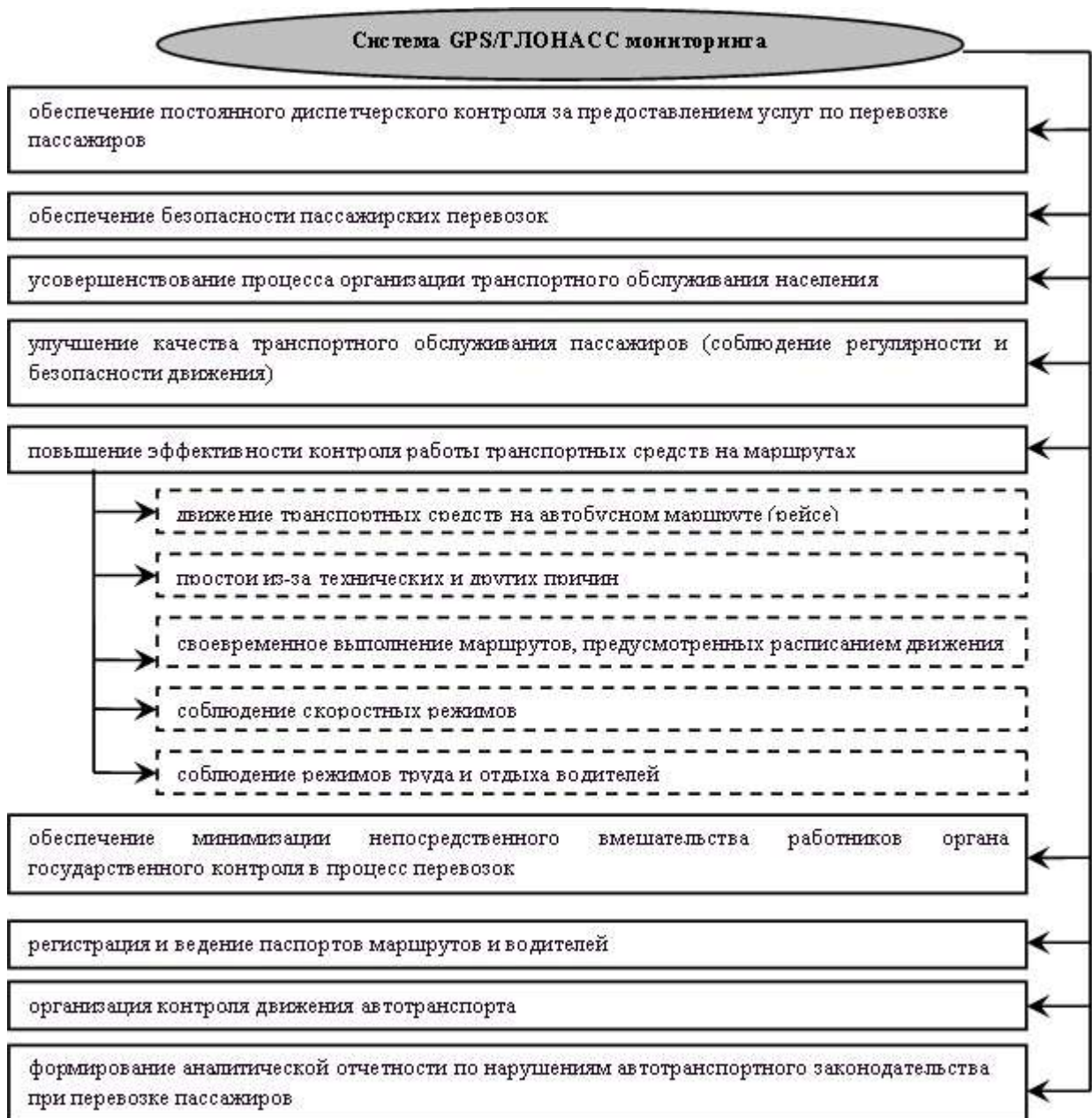


Рисунок 3.11 – Функции системы GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского транспорта [составлено автором на основе [174]]

Дополнительные возможности:

1. Построение остановок на карте с возможностью контроля: времени прибытия и убытия с остановки; времени нахождения на остановке; времени доезда к остановке; количество посещений каждой остановки за смену; общее время пребывания на каждой остановке за смену.

2. Построение маршрутов и просчет их расстояний с возможностью контроля: времени выхода на маршрут; времени схода с маршрута; времени нахождения на маршруте; количества пройденных маршрутов за смену; мест отклонения от маршрута.

3. Построение большого количества отчетов: отчет по работе водителя с учетом всех транспортных средств и маршрутов; отчет по количеству водителей и времени работы каждого водителя; построение маршрутных листов и заданий; построение большого количества отчетов по работе/использованию транспорта.

Эффект от внедрения системы мониторинга пассажирского транспорта представлен на рисунке 3.12 [171, с. 15].

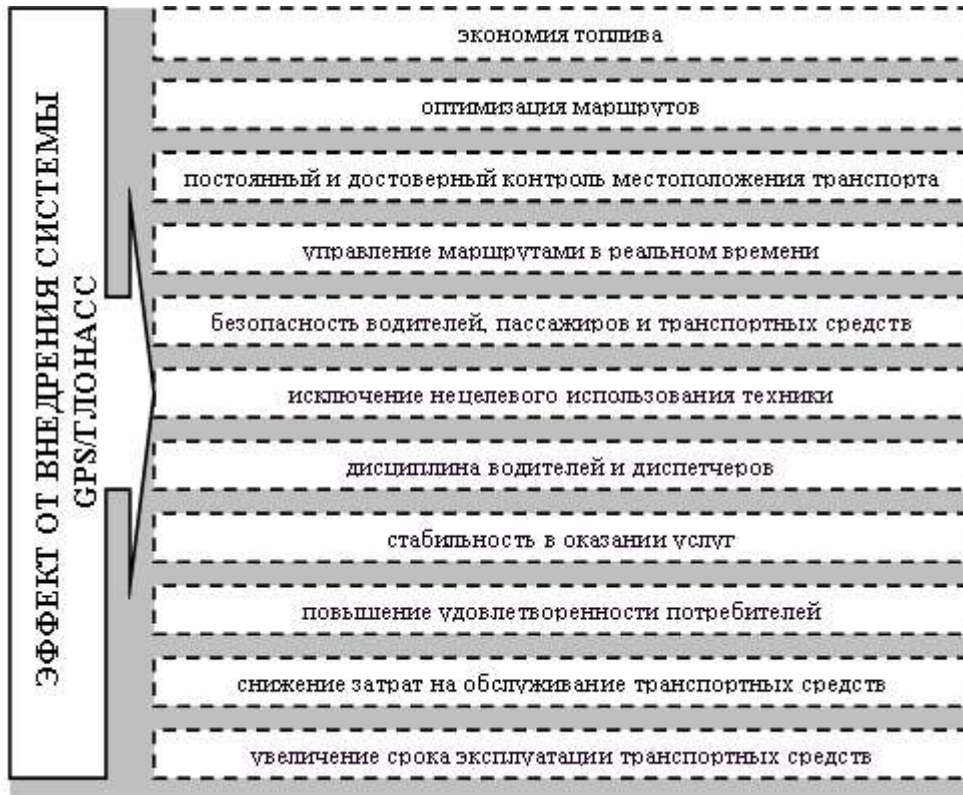


Рисунок 3.12 – Эффект от внедрения системы GPS/ГЛОНАСС [разработано автором]

Стоимость работы системы GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского транспорта формируется на основе:

- ежемесячной абонентской платы за GPRS-услуги (мобильный интернет) – 100 рублей в месяц на одного абонента;
- покупки GPS/ГЛОНАСС трекера – около 6500 рублей;
- стоимости монтажа и настройки оборудования – 1500 рублей.

При общей величине автобусного парка 1704 единицы, суммарные затраты на установку трекеров составят 13,6 млн рублей, постоянные затраты – 0,17 млн рублей.

Рассчитаем среднее количество потребляемого топлива городским пассажирским транспортом ДНР.

Согласно Республиканской службе по тарифам ДНР тарифы на перевозку пассажиров общественным транспортом колеблются в среднем от 10-15 руб. за поездку [175].

Средняя длина маршрута ДНР составляет 19,81 км [176]. Начало движения – 5:30, окончание движения – 20:30.

График работы – 15 часов в сутки.

Маршрутное такси, движущееся со скоростью 60 км /ч, потребляет, согласно данным производителя, 20 литров топлива на 100 км.

Рассчитаем время движения автобуса с первой конечной до второй конечной:

$$t_{\text{движ}} = \frac{S}{V} + t_o + t_k, \quad (3.1)$$

где $t_{\text{движ}}$ – время нахождения автобуса в пути от первой конечной до второй конечной, ч.;

S – расстояние от первой конечной до второй конечной, км.;

V – скорость движения автобуса, км/ч;

t_o – время, затраченное на остановки во время движения от первой

конечной до второй конечной, ч.

t_k – время, затраченное на простой на конечной остановке, ч.

$$t_{\text{движ}} = \frac{19,81}{60} + 0,15 + 0,20 \approx 0,68.$$

Таким образом, время движения маршрутного такси в одном направлении в среднем составляет 33 минуты, 15 минут на остановки во время движения и 20 минут простоя на конечной остановке, получаем 1 час 8 минут.

Рассчитаем количество поездок за смену:

$$Q_{\text{поездок}} = \frac{t_{\text{раб.}}}{t_{\text{движ}}}, \quad (3.2)$$

где $Q_{\text{поездок}}$ – количество поездок за смену;

$t_{\text{раб.}}$ – количество рабочих часов за смену, ч.

$$Q_{\text{поездок}} = \frac{15}{1,08} \approx 13.$$

В среднем получается, что автобус совершает 13 поездок за смену, а это 257,53 км, отсюда затраты топлива составляют 51,5 л топлива в сутки, 18,8 тыс. л в год. Так как величина автобусного парка ДНР – 1704 единицы, то можно сделать вывод, что пассажирский автомобильный транспорт потребляет в среднем 32 млн л топлива в год.

Согласно анализу данных нецелевое потребление топлива на отечественных предприятиях транспорта в общих затратах составляет не менее 15% [35]. Данные потери в системе общественного транспорта ДНР примерно в год равны 156,8 млн руб. при цене 1 л топлива – 49 рублей.

За счет применения GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского

транспорта, одной из функций которого является отслеживание топлива, потери можно свести к минимуму. Экономия от этого в первый год в целом по ДНР составит 76 млн рублей.

Рассмотрим снижение количества ДТП и ущерба от них за счет системы GPS/ГЛОНАСС мониторинга пассажирского транспорта.

Опираясь на методику оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) [177], оценена величина ущерба от ДТП в результате гибели и ранения людей по ДНР за 2019 г. (таблица 3.5).

Таблица 3.5 – Оценка величины ущерба от ДТП в результате гибели и ранения людей по ДНР за 2019 г. [составлено автором]

Показатели ущерба	Сумма ущерба, тыс. руб.
От гибели людей, имевших семью	6786
От гибели людей без семьи	2139
От ранения с получением инвалидности, без последующей работы	0
От ранения с получением инвалидности, с последующей работой	645
От временной нетрудоспособности	1344
От гибели детей	2596
От повреждения дорожного покрытия	52,14
От повреждения транспортного средства	387,3
ИТОГО	13949,44

За 2019 г. с участием пассажирского транспорта зарегистрировано 79 ДТП, в которых 5 человек погибли, 113 получили травмы.

Мероприятия спутникового мониторинга за рубежом, приносили сокращение экономических потерь от ДТП до 30%. В ДНР подобный экономический эффект будет оцениваться в сумме около 4,2 млн руб. ежегодно. Очевидна также большая социальная значимость от снижения смертности и травматизма людей при ДТП [35].

Наряду с эффектом от сокращения ущерба от ДТП и экономией топлива, необходимо учитывать влияние спутниковой навигации на качество

пассажирских перевозок. Повышение качества пассажирских перевозок позволяет увеличить общественную производительность труда и снизить различного рода потери из-за недостатков в организации перевозочного процесса и недоиспользования перевозочного потенциала транспортных предприятий.

Логистическая цель функционирования системы общественного транспорта заключается в оптимизации затрат с учетом качественного обслуживания населения.

Общие затраты на функционирование системы общественного транспорта состоят из:

$$C_{\text{общ.}} = C_{\text{пр}} + C_{\text{м}} + C_{\text{нс}} + C_{\text{он}} + C_{\text{и}}, \quad (3.3)$$

где $C_{\text{пр}}$ – производственные затраты (затраты на топливо, техническое обслуживание, а также другие затраты, направленные на поддержание подвижного состава на маршруте);

$C_{\text{м}}$ – затраты на персонал;

$C_{\text{нс}}$ – затраты на подвижной состав;

$C_{\text{он}}$ – затраты на организацию остановочных пунктов и подходов к ним;

$C_{\text{и}}$ – затраты на информационное обеспечение.

Внедрение логистического блока в механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта позволит снизить общие затраты на функционирование данной системы.

Для того, чтобы усовершенствовать процесс диагностики функционирования системы общественного транспорта и определить направления решения существующих в нем проблем в зарубежной практике используют краудсорсинг. Краудсорсинг – привлечение широкого круга лиц к решению определенной достаточно сложной проблемы для применения их творческих способностей, знаний и опыта на добровольных началах с использованием коммуникационных и информационных технологий. Другими

словами, краудсорсинг позволяет привлечь группу людей к решению определенной проблемы в режиме онлайн, поэтому в проекте могут принять участие неограниченное количество человек.

При применении краудсорсинга в системе общественного транспорта, необходимо учитывать особенности системы, а также деятельности конкретного органа управления, иначе решение проблем может стать формальным. В ходе применения краудсорсинга станет возможным создание банка идей и предложений по развитию системы общественного транспорта, повышение принимаемых управленческих решений. Пример использования краудсорсинга представлен на рисунке 3.13.



Рисунок 3.13 – Пример применения краудсорсинга в системе общественного транспорта ДНР [149]

Краудсорсингу как инструменту логистического подхода присущи основные принципы, представленные на рисунке 3.14.

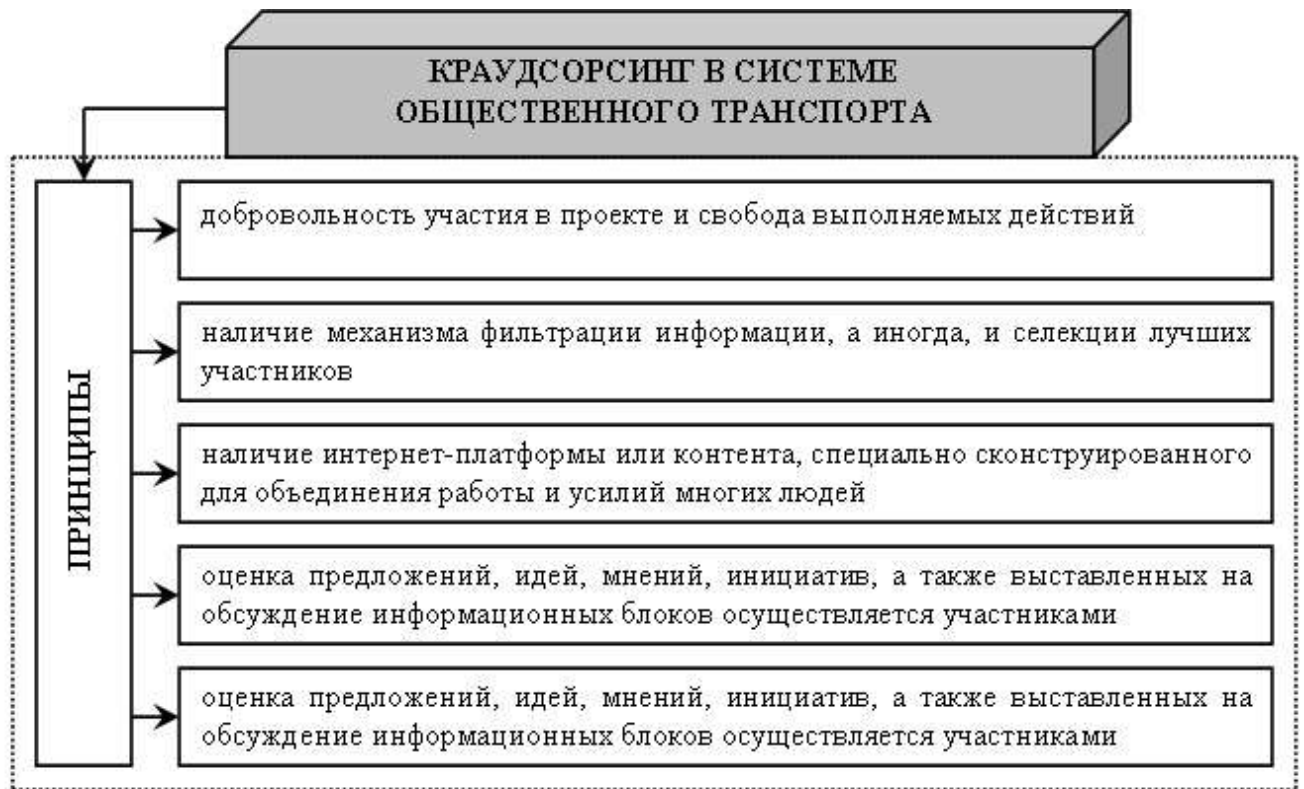


Рисунок 3.14 – Принципы краудсорсинга в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором на основе [178, с. 110]]

На рисунке 3.15 представлен пример привлечение общественности к решению проблем в системе общественного транспорта ДНР



Рисунок 3.15 – Пример привлечения общественности к проблеме [149]

Большое значение приобретает краудсорсинг при разработке мероприятий,

которые направлены на повышение эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР. Системная диагностика, которая возможна при использовании краудсорсинга, позволит определить основные проблемы функционирования системы общественного транспорта и будет способствовать минимизации конфликтов интересов, которые зачастую возникают при решении существующих проблем в системе общественного транспорта, как между различными органами государственной власти и местными администрациями, так и между населением и лицами, принимающими решения.

Использование краудсорсинга позволит привлечь население ДНР в разработку и обсуждение вариантов совершенствования деятельности системы общественного транспорта ДНР [179]. Краудсорсинг в механизме реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР позволит решить ряд задач (рисунок 3.16).

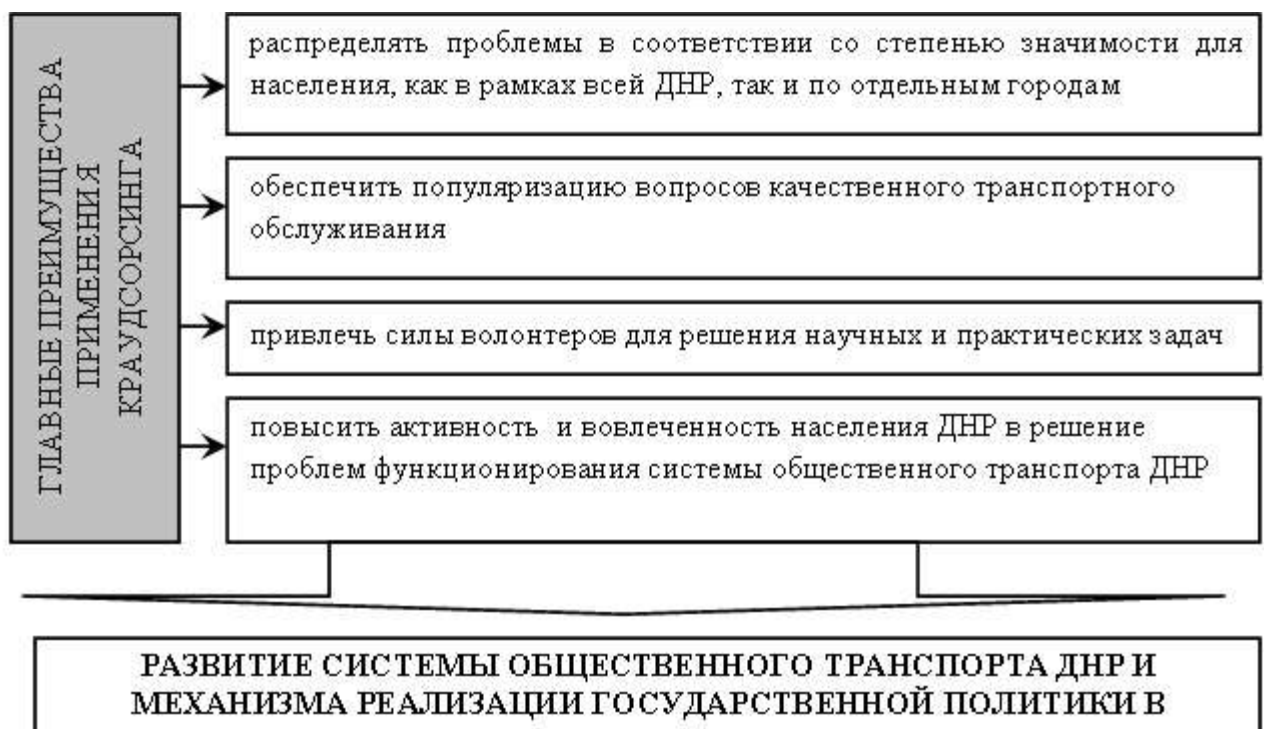


Рисунок 3.16 – Задачи, решаемые краудсорсингом в системе общественного транспорта ДНР [составлено автором на основе [180, с. 71]]

Результат применения инструментов логистического подхода в механизме реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР будет заключаться в получении экономического, социального и экологического эффектов, характеризующихся снижением количества ДТП и ущербом от них, экономией топлива и повышением качества предоставляемых транспортных услуг (рисунок 3.17).

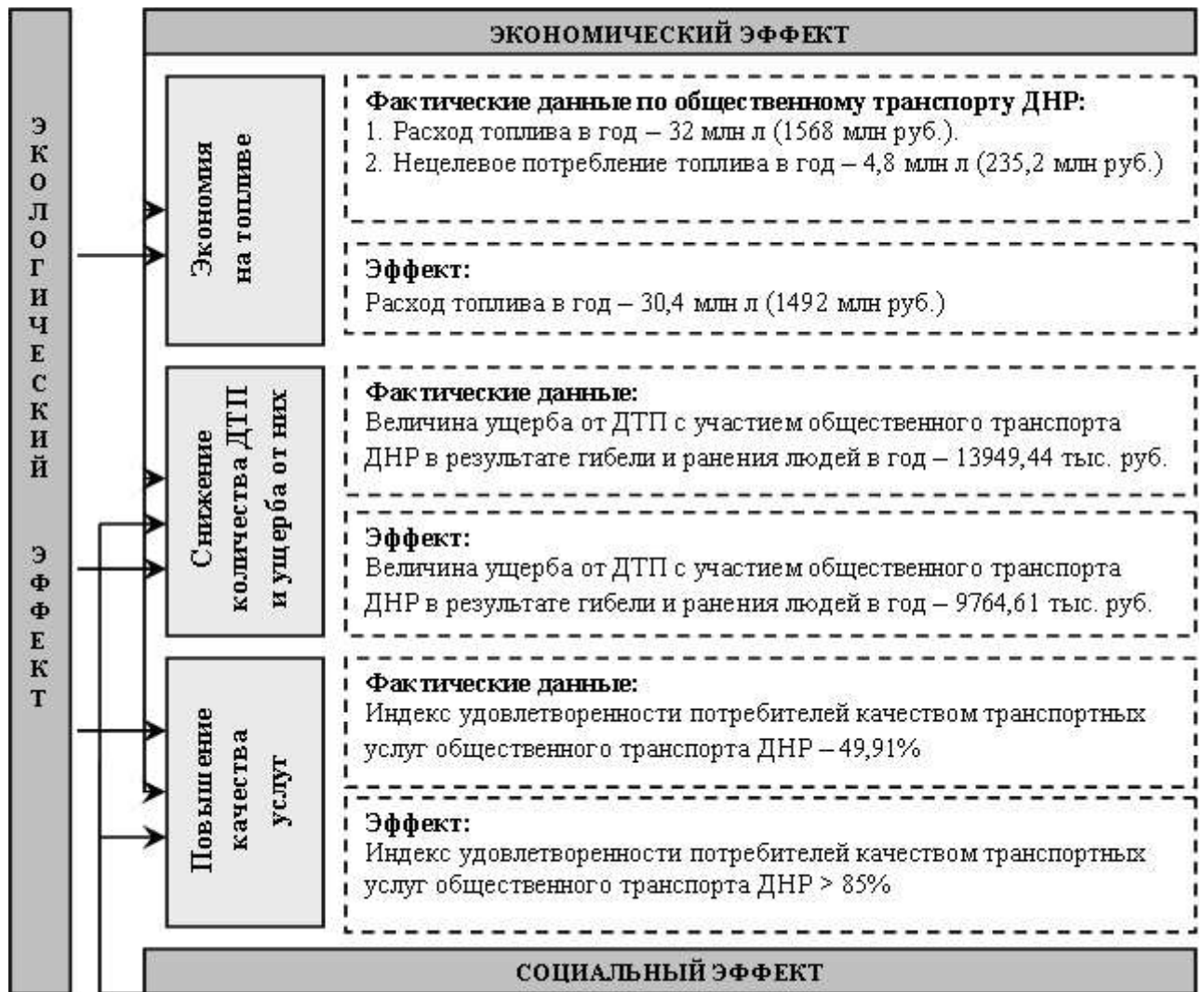


Рисунок 3.17 – Эффект от внедрения инструментов логистического подхода в механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Особенностью разработанной модели механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР является

определение ориентиров развития общественного транспорта, направленных на удовлетворение социально-экономических потребностей рынка транспортных услуг и консолидацию интересов потребителей, перевозчиков, органов государственной власти и местных администраций, что позволит оптимизировать затраты системы и максимизировать качество предоставляемых услуг.

После внедрения предложенных мероприятий необходимо оценить эффективность функционирования развитого механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

3.3. Подходы к оцениванию эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Эффективность функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР нельзя оценивать только на основе экономических и технико-эксплуатационных показателей, так как функционирование системы общественного транспорта также влияет на социальное и экологическое состояние города и Республики в целом, потому к оцениванию эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР необходимо подходить комплексно, с учетом социальной, экологической и экономической составляющих.

На основе методики Гнединой Е.В. [20], предложен комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, отличием которого является учет особенностей ее развития, конкурентных

возможностей, организационной структуры и ресурсного обеспечения. В основу комплексного подхода заложен интегральный показатель эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР, исчисление которого позволят органам государственной власти и местным администрациям осуществлять непрерывный мониторинг и своевременно реагировать на изменения в системе общественного транспорта (рисунок 3.18).

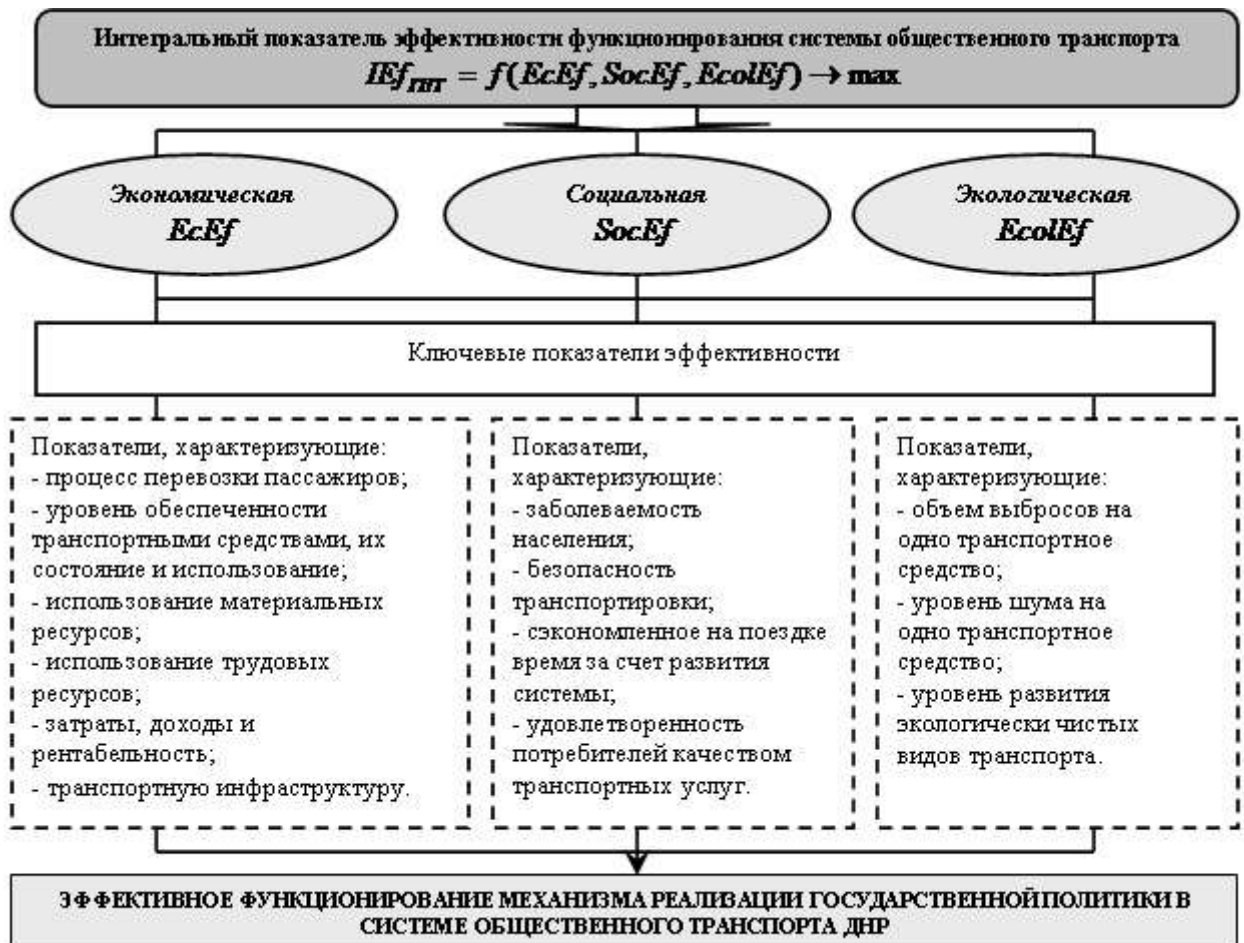


Рисунок 3.18 – Комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР [разработано автором]

Экономический эффект будет заключаться в экономии на топливе за счет снижения нецелевого потребления перевозчиками, оптимизации маршрутов, исключения нецелевого использования транспортных средств; снижении затрат на обслуживание транспортных средств; доступе к аналитической информации и

отчетам; снижении количества ДТП и ущерба от них; стабильности в оказании услуг, и как следствие повышение удовлетворенности пассажиров, их производительности труда.

Показатели экономической эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР представлены в таблице 3.6.

Таблица 3.6 – Показатели экономической эффективности функционирования системы общественного транспорта [составлено на основе [181, с. 199]]

Группа показателей	Наименование показателя	Ед. измерения	Порядок расчета
1	2	3	4
Показатели, характеризующие процесс перевозки пассажиров	Количество перевезенных пассажиров ($Q_{нас.}$)	пассажир	-
	Пассажирооборот (P)	пас.км	$P = Q_{нас.} * D$ D – расстояние перевозки
	Уровень транспортной обеспеченности населения (Tpl)	-	$Tpl = \frac{Q_{нас.}}{Ч}$ Ч – численность населения
	Эффективность обеспечения пассажирских перевозок (среднесуточное количество перевезенных единиц выпущенного на линию подвижного состава) (Etr)	пассажир	$Etr = \frac{Q_{нас.}}{\frac{Q_{мс.}}{365}}$ $Q_{мс.}$ – количество транспортных средств
Показатели, характеризующие уровень обеспеченности транспортными средствами, их состояние и использование	Транспортная вооруженность (Ta)	ед./чел.	$Ta = \frac{Q_{мс.}}{Ч}$
	Уровень насыщенности транспортом (Ts)	ед./м ²	$Ts = \frac{Q_{мс.}}{S}$ S – площадь территории
	Эффективность обеспечения транспортной работы (среднесуточный пробег единицы подвижного состава) (Ll)	км	$Ll = \frac{L}{\frac{Q_{мс.}}{365}}$ L – длина пробега
Показатели, характеризующие использование материальных ресурсов	Топливоэффективность перевозок (Fef)	кг/пас.	$Fef = \frac{F}{Q_{нас.}}$ F – затраты топлива
	Топливоемкость перевозок (Fc)	руб./руб.	$Fc = \frac{F}{Ex}$ Ex – затраты на перевозку
	Топливоемкость 1 км пробега (Fl)	кг/км	$Fl = \frac{F}{L}$
	Энергоэффективность перевозок (EnEf)	кВт*год/пас.	$EnEf = \frac{EIEx}{Q_{нас.}}$ EnEf – затраты электроэнергии

Продолжение таблицы 3.6

1	2	3	4
	Энергоемкость перевозок (E_{nc})	руб./руб.	$Enl = \frac{ElEx}{Ex}$
	Энергоемкость 1 км пробега (Enl)	кВт*год/км.	$Enl = \frac{ElEx}{L}$
Показатели, характеризующие использование трудовых ресурсов	Эффективность использования трудовых ресурсов ($MrEf$)	чел./маш.	$MrEf = \frac{E}{Q_{dmc}}$ E количество работников; Q_{dmc} – количество транспортных средств в движении
Показатели, характеризующие затраты, доходы и рентабельность	Уровень затрат на 1 пассажира (Exl)	руб.	$Exl = \frac{Ex}{Q_{nac}}$
	Уровень доходов на 1 пассажира (Inl)	руб.	$Inl = \frac{In}{Q_{nac}}$ In – доходы от перевозки
	Рентабельность перевозки одного пассажира (Plp)	%	$Plp = \frac{Inl - Exl}{Exl} * 100\%$
	Рентабельность перевозок (Ptr)	%	$Ptr = \frac{Pt}{Ex} * 100\%$ Pt – прибыль от перевозки
	Уровень затрат на 1 пассажира (Exl)	руб.	$Exl = \frac{Ex}{Q_{nac}}$
	Уровень доходов на 1 пассажира (Inl)	руб.	$Inl = \frac{In}{Q_{nac}}$ In – доходы от перевозки
	Рентабельность перевозки одного пассажира (Plp)	%	$Plp = \frac{Inl - Exl}{Exl} * 100\%$
	Рентабельность перевозок (Ptr)	%	$Ptr = \frac{Pt}{Ex} * 100\%$ Pt – прибыль от перевозки
	Уровень покрытия расходов доходами ($Re x$)	%	$Re x = \frac{In}{Ex} * 100\%$
	Уровень доходности перевозок (Pt)	руб./км	$Pt = \frac{In_{\delta}}{Q_{mp}}$ In $_{\delta}$ – доходы от реализации билетов Q $_{mp}$ – объем транспортной работы
	Уровень затратности перевозок (Et)	руб./км	$Et = \frac{Eo}{Q_{mp}}$ Eo – эксплуатационные затраты
	Эффективность эксплуатационной работы ($OpEf$)	%	$OpEf = \frac{Pt}{Et} * 100\% = \frac{In_{\delta}}{Eo} * 100\%$

Продолжение таблицы 3.6

1	2	3	4
Показатели, характеризующие транспортную инфраструктуру	Эксплуатационная длина путей сообщения (Ol)	км	-
	Пути сообщения на 1 пассажира (OII)	км/чел.	$OII = \frac{Ol}{Q_{nac.}}$ Ol – длина путей сообщения
	Количество пассажиров на 1 км путей сообщения (PI)	чел./км	$PI = \frac{Q_{nac.}}{Ol}$
	Насыщенность транспортной сетью (Tn)	км/м ²	$Tn = \frac{Ol}{S}$

Социальная эффективность функционирования системы общественного транспорта оказывает прямое воздействие на человека:

1. В больших городах, из-за насыщенности автомобильным транспортом, выбросы вредных веществ в окружающую среду постоянно увеличиваются, что приводит к увеличению количества случаев заболеваний. Поэтому социальный эффект от развития экологического транспорта будет проявляться в сокращении уровня заболеваемости населения, а экономический эффект в социальной сфере – повышение производительности труда, уменьшение расходов на оплату временной нетрудоспособности.

2. Транспортные услуги общественного транспорта должны быть качественными и безопасными для жизни человека. Количество ДТП и ущерб от них также является показателем оценки социальной эффективности функционирования системы общественного транспорта. Поэтому в соответствии с данным критерием наиболее безопасным видом общественного транспорта является электрический и ж/д транспорт.

3. Обеспечение всех слоев населения, в том числе большого количества льготных категорий пассажиров, транспортными услугами в полном объеме и надлежащего качества. Общественный транспорт ДНР должен предоставлять качественные транспортные услуги и не допускать появления у потребителей «транспортной усталости», уровень которой зависит от времени на поездку, что влияет на производительность труда.

Социальный эффект от развития механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР будет заключаться в снижении смертности и травматизма людей при ДТП, повышении удовлетворенности потребителей качеством транспортных услуг. Повышение качества транспортных услуг позволит увеличить производительность труда населения ДНР и снизить потери из-за недостатков в организации транспортных услуг и недоиспользования потенциала транспортных предприятий.

Таким образом, подход к оцениванию социальной эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР можно осуществлять по следующим показателям [182, с. 98]:

1. Показатель заболеваемости населения ДНР:

1.1. Количество зарегистрированных случаев заболевания по ДНР (Z).

1.2. Уровень заболеваемости населения (V_z):

$$V_z = \frac{Z}{Ч}, \quad (3.4)$$

где V_z – уровень заболеваемости населения, больных/человек;

$Ч$ – численность населения, человек.

2. Показатель безопасности транспортировки:

2.1. Количество ДТП в целом ($ДТП_{от}$) и при участии отдельных видов транспорта ($ДТП_{ат}$, $ДТП_{эт}$, $ДТП_{жд}$).

2.2. Уровень транспортной безопасности:

$$V_{мб} = \frac{ДТП_{от}}{S}, \quad (3.5)$$

где $V_{мб}$ – уровень транспортной безопасности, количество ДТП/1 км²;

$ДТП_{от}$ – количество ДТП при участии общественного транспорта;

S – площадь города, тыс. м².

2.3. Оценка величины ущерба от ДТП на основе «Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий» [177].

3. Сэкономленное на поездке время за счет развития системы общественного транспорта [20]:

$$OB = T_1 - T_2, \quad (3.6)$$

где OB – освободившееся время, минут;

T_1, T_2 – затраты времени на поездку соответственно до и после увеличения качества обслуживания, минут.

Затраты времени на поездку зависят от ряда факторов: ожидание общественного транспорта на остановке, пересадка на следующий вид транспорта, пересадка в случае поломки подвижного состава, непредвиденные остановки, оплата проезда, простой на промежуточных остановках [182, с. 99].

4. Индекс удовлетворенности потребителей (CSI), который рассчитывается по формуле 2.9 и на основе сформулированной системы критериев, характеризующих удовлетворенность потребителей системой общественного транспорта ДНР

Экологическая эффективность системы общественного транспорта характеризуется уровнем загрязнения окружающей среды транспортными средствами с учетом всех особенностей местности.

Экологический эффект развития механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта будет состоять в снижении негативного влияния на окружающую среду за счет снижения нецелевого потребления топлива; оптимизации маршрутов; нецелевого использования транспортных средств; снижения количества ущерба от ДТП.

Предлагается оценивать экологическую эффективность на основе следующих показателей:

1. Объем выбросов на одно транспортное средство:

$$Q_{\text{выб.}} = \frac{Q_{\text{общ.}}}{Q_{\text{тс}}}, \quad (3.7)$$

где $Q_{\text{выб.}}$ – объем выбросов на одно транспортное средство, тонн/машина;

$Q_{\text{общ.}}$ – объем выбросов в атмосферный воздух, тонн;

$Q_{\text{тс}}$ – количество транспортных средств, единиц [182, с. 100].

2. Уровень шума на одно транспортное средство:

$$Y_{\text{шума}} = \frac{Q_{\text{шума}}}{Q_{\text{тс}}}, \quad (3.8)$$

где $Y_{\text{шума}}$ – уровень шума на одно транспортное средство, дБ/ед.;

$Q_{\text{шума}}$ – уровень шума, дБ.

3. Уровень развития экологически чистых видов транспорта:

$$Y_{\text{эм}} = \frac{Q_{\text{нчт}}}{Q_{\text{н}}}, \quad (3.9)$$

где $Y_{\text{эм}}$ – уровень развития экологически чистых видов транспорта;

$Q_{\text{нчт}}$ – количество поездок экологически чистым транспортом;

$Q_{\text{н}}$ – количество поездок жителями города

Таким образом, совокупность предложенных показателей формируют экономическую ($EcEf$), социальную ($SocEf$) и экологическую ($EcolEf$) составляющие, которые образуют интегральный показатель эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР ($IEf_{\text{ГПТ}}$), который может быть выражен следующей функцией [182, с. 102]:

$$IEf_{гпт} = f(EcEf, SocEf, EcolEf) \rightarrow \max. \quad (3.10)$$

Предложенный комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, отличается от существующих тем, что учитывает особенности развития системы, конкурентные возможности, организационные структуры и ресурсное обеспечение. В основу подхода заложен расчет интегральных показателей, характеризующих экономическую, социальную и экологическую эффективности. Использование предложенного подхода позволит органам государственной власти и местным администрациям осуществлять непрерывный мониторинг и своевременно реагировать на изменения в системе общественного транспорта ДНР

Таким образом, использование инструментов логистического подхода в механизме реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР позволит повысить интегральный показатель эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР.

Система общественного транспорта состоит из подсистем (разных видов общественного транспорта), которые содержат отдельные элементы. Поэтому самым оптимальным способом определения уровня развития системы общественного транспорта ДНР является применение индексного метода оценивания развития отдельных элементов системы.

Алгоритм оценивания развития системы общественного транспорта представлен на рисунке 3.19.

Оценивание уровня развития системы общественного транспорта необходимо проводить с учетом ее составных частей (подсистем). Основными видами общественного транспорта ДНР является автомобильный, электрический и ж/д транспорт.

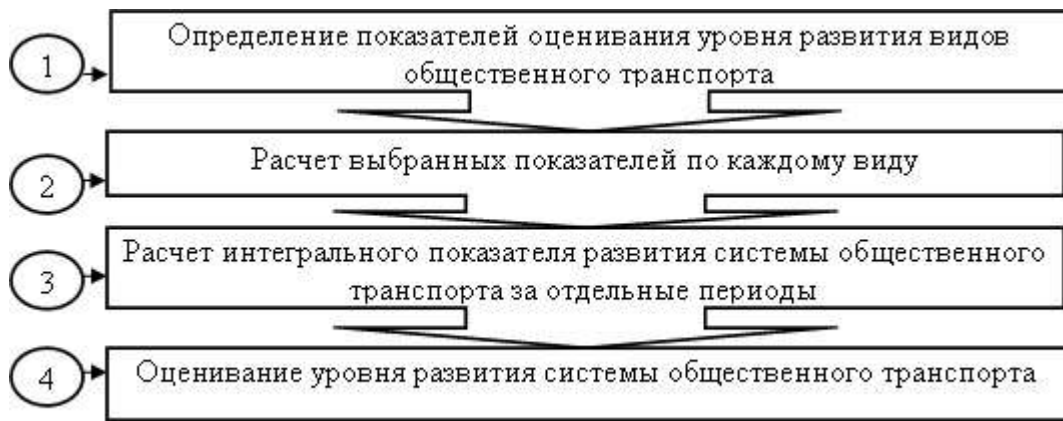


Рисунок 3.19 – Алгоритм оценивая развития системы общественного транспорта [разработано автором]

Автомобильный транспорт включает в себя автобусы и маршрутные такси, электрический – троллейбусы и трамваи, ж/д – пригородные и пассажирские поезда.

По результатам предыдущих исследований [183] можно выделить четыре типа транспортных систем:

I тип – маршрутные такси и автобусы;

II тип – маршрутные такси, автобусы и троллейбусы;

III тип – маршрутные такси, автобусы, троллейбусы и трамваи;

IV тип – маршрутные такси, автобусы, троллейбусы, трамваи и поезда.

Система общественного транспорта ДНР относится к IV типу.

Интегральный показатель развития системы общественного транспорта будет состоять из индексов развития подсистем данной системы, поэтому важным этапом является определение показателей, по которым будет выполняться анализ развития каждого вида транспорта. При выборе показателей, на базе которых будет оцениваться индекс развития каждой подсистемы, необходимо учитывать наличие открытой статистической информации [184, с. 82-83].

Анализ статистической информации ДНР свидетельствует о том, что основными показателями, характеризующими уровень развития отдельных видов общественного транспорта, являются: количество перевезенных пассажиров; размер парка подвижного состава; маршрутная сеть [116].

Усовершенствован методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР: определены показатели оценивания уровня развития видов общественного транспорта; рассчитаны выбранные показатели по каждому виду общественного транспорта; рассчитан интегральный показатель развития системы общественного транспорта за 2017-2020 гг.; определена тенденция развития системы общественного транспорта.

Предложенный методический подход можно использовать как на государственном уровне управления, так и на муниципальном. Результаты данного подхода являются информационной основой для управления системой общественного транспорта ДНР в соответствии с требованиями рынка транспортных услуг (таблица 3.7).

Рассмотрим тенденцию развития подсистем общественного транспорта ДНР за 2017-2020 гг. (рисунок 3.20).

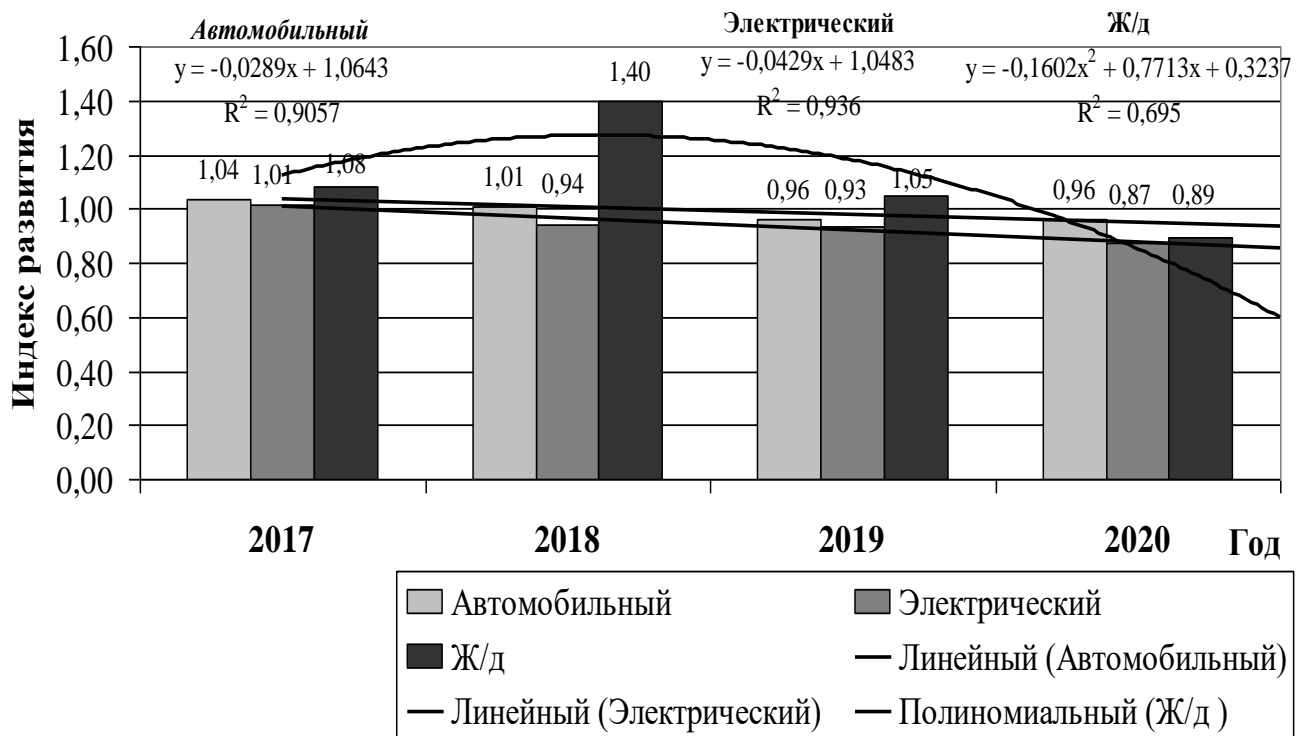


Рисунок 3.20 – Тенденция развития видов общественного транспорта ДНР за 2017-2020 гг. [разработано автором]

Таблица 3.7 – Индекс развития системы общественного транспорта ДНР за 2017-2020 гг.

Вид транспорта	Порядок расчета индекса развития по видам общественного транспорта	Индекс развития системы общественного транспорта ДНР						
		2017 г.		2018 г.		2020 г.		
		к 2016 г.	к 2016 г.	к 2017 г.	к 2016 г.	к 2018 г.	к 2016 г.	к 2019 г.
Автомобильный	$I_A = \sqrt[3]{I_k^A * I_{mc}^A * I_{\partial}^A}$ <p>где I_k^A - темп роста количества перевезенных пассажиров автомобильным транспортом; I_{mc}^A - темп роста количества пассажирского автомобильного транспорта; I_{∂}^A - темп роста длины автомобильных дорог общего пользования</p>	1,04	1,05	1,01	1,01	0,96	0,97	0,96
Электрический	$I_{\partial} = \sqrt[3]{I_k^{\partial} * I_{mc}^{\partial} * I_{\partial}^{\partial}}$ <p>где I_k^{∂} - темп роста количества перевезенных пассажиров электрическим транспортом; I_{mc}^{∂} - темп роста количества электрического транспорта; I_{∂}^{∂} - темп роста эксплуатационной длины троллейбусных и трамвайных путей.</p>	1,01	0,96	0,94	0,89	0,93	0,78	0,87
Ж/д	$I_{\partial}^{ж/д} = \sqrt[3]{I_k^{ж/д} * I_{mc}^{ж/д} * I_{\partial}^{ж/д}}$ <p>где $I_k^{ж/д}$ - темп роста количества перевезенных пассажиров ж/д транспортом; $I_{mc}^{ж/д}$ - темп роста количества ж/д транспорта, перевозящего пассажиров; $I_{\partial}^{ж/д}$ - темп роста эксплуатационной длины железнодорожных путей общего пользования.</p>	1,08	1,51	1,40	1,59	1,05	1,42	0,89
Интегральный показатель развития системы общественного транспорта ДНР		1,04	1,15	1,10	1,13	0,98	1,02	0,91
$I_{OT} = \sqrt[9]{I_k^A * I_{mc}^A * I_{\partial}^A * I_k^{\partial} * I_{mc}^{\partial} * I_{\partial}^{\partial} * I_k^{ж/д} * I_{mc}^{ж/д} * I_{\partial}^{ж/д}}$								

В настоящее время интегральный показатель развития системы общественного транспорта ДНР имеет тенденцию к снижению. Проведенная аппроксимация линейной функцией индексов развития видов общественного транспорта ДНР за 2017-2020 гг. дала высокую величину достоверности (автомобильный – $R^2=0,9$; электрический – $R^2=0,9$; ж/д – $R^2=0,7$), а линия тренда направлена на уменьшение, что подтверждает утверждение о снижении эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

Предложенный методический подход можно использовать как на государственном уровне управления, так и на муниципальном. Результаты данного подхода являются информационной основой для управления системой общественного транспорта в соответствии с требованиями рынка транспортных услуг.

Выводы к главе 3

В ходе исследования получил дальнейшее развитие механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, комплексный и методический подходы к оценке его эффективности, а также концепция развития системы общественного транспорта ДНР.

1. Сформирована концепция развития системы общественного транспорта ДНР, базирующаяся на обобщенной системе критериев и программах развития городов ДНР, реализация которой повысит качество предоставляемых услуг и, как следствие, увеличит пассажирооборот, производительность, удовлетворенность пассажиров и эффективность механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР. Это дало

возможность определить приоритетные инструменты управления и обосновать модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

2. Определены главные принципы формирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР: принцип системности, принцип адаптивности, принцип сбалансированности интересов, принцип альтернативности.

Функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР должно происходить в соответствии со следующими принципами: принцип эффективности, принцип интегративности, принцип идентификации и распределения заданий, принцип обоснованности методов управления.

3. Обосновано, что функционирование механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР должно быть направлено на достижение: экономического эффекта (преодоление убыточности перевозчиками, инвестиционное обеспечение обновления транспортного парка), социального эффекта (повышение качества транспортных услуг, полное удовлетворения потребностей населения в перевозках), экологического эффекта (сокращение объемов выбросов и уменьшение негативного влияния транспорта на окружающую среду).

4. Разработана модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, особенностью которой является определение ориентиров развития общественного транспорта, направленных на удовлетворение социально-экономических потребностей рынка транспортных услуг и консолидацию интересов потребителей, перевозчиков, органов государственной власти и местных администраций, что позволяет оптимизировать затраты системы и максимизировать качество предоставляемых услуг.

5. В ходе исследования мировых тенденций управления системой общественного транспорта в развитых и развивающихся странах выявлено, что в

настоящее время одним из основных подходов к управлению системой общественного транспорта является логистический подход, в качестве инструментов данного подхода выступают АСДУ и краудсорсинг.

6. Исследовано, что при внедрении логистического блока в механизм реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР возможно получение экономического, социального и экологического эффекта.

Использование инструментов логистического подхода в механизме реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР позволит повысить интегральный показатель эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР.

7. Доказано, что большое значение приобретает краудсорсинг при разработке мероприятий, которые направлены на повышение эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР. Системная диагностика, которая возможна при использовании краудсорсинга, позволит определить основные проблемы функционирования системы общественного транспорта и будет способствовать минимизации конфликтов интересов, которые зачастую возникают при решении существующих проблем в системе общественного транспорта, как между различными органами государственной власти и местными администрациями, так и между населением и лицами, принимающими решения.

Использование краудсорсинга позволит привлечь население ДНР в разработку и обсуждение вариантов совершенствования деятельности системы общественного транспорта ДНР.

8. Предложен комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, отличием которого является учет особенностей ее развития, конкурентных возможностей, организационной структуры и ресурсного обеспечения. В основу комплексного подхода заложен интегральный показатель эффективности функционирования системы общественного транспорта ДНР, исчисление которого позволят органам

государственной власти и местным администрациям осуществлять непрерывный мониторинг и своевременно реагировать на изменения в системе общественного транспорта.

9. Усовершенствован методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР: определены показатели оценивания уровня развития видов общественного транспорта; рассчитаны выбранные показатели по каждому виду общественного транспорта; рассчитан интегральный показатель развития системы общественного транспорта за 2017-2020 гг.; определена тенденция развития системы общественного транспорта.

Предложенный методический подход можно использовать как на государственном уровне управления, так и на муниципальном. Результаты данного подхода являются информационной основой для управления системой общественного транспорта ДНР в соответствии с требованиями рынка транспортных услуг.

Основные результаты главы опубликованы в научных трудах автора [165; 169-171; 173; 178; 179; 184].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разработка теоретических положений и практических рекомендаций по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта позволила сделать следующие выводы:

1. Получил дальнейшее развитие понятийно-категориальный аппарат теории управления, который дополнен понятием «государственная политика в системе общественного транспорта». Под ним понимается государственная деятельность совместно с заинтересованными лицами по формированию и внедрению целей, программ и проектов государственного уровня, основными задачами которой выступают поддержка, контроль и совершенствование системы общественного транспорта, производимая в условиях ограниченности ресурсной базы и осуществляемая в рамках специфических особенностей страны.

2. Развита теоретические основы управления в части систематизации моделей формирования и реализации государственной политики в системе общественного транспорта, отличающиеся выбранными критериями сравнения, которые включают принципы и подходы к управлению, уровни принятия управленческих решений, разработки мероприятий и программ, что позволило раскрыть особенности функционирования механизма реализации государственной политики в зависимости от выбранной модели и определить направления совершенствования государственной политики в системе общественного транспорта.

3. Предложен научно-методический подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР в контексте определения эффективности функционирования действующего механизма реализации государственной политики. Определено, что мнение потребителей является собой инструмент социального воздействия на систему управления и механизм реализации государственной политики. На основе сбора данных сформирована система критериев, заложенная в индекс удовлетворенности потребителей. Предложенный

подход к оценке качества системы общественного транспорта ДНР направлен на повышение эффективности и открытости деятельности органов государственной власти и местных администраций, на основе полученных данных выявляются узкие места и разрабатываются соответствующие направления совершенствования государственного и муниципального управления с учетом мнения потребителей транспортных услуг. Это позволит сбалансировать спрос и предложение на рынке транспортных услуг и устранить существующие противоречия между запросами потребителей и возможностями системы общественного транспорта ДНР.

4. Сформирована концепция развития системы общественного транспорта ДНР, базирующаяся на обобщенной системе критериев и программах развития городов ДНР, реализация которой повысит качество предоставляемых услуг и, как следствие, увеличит пассажирооборот, производительность, удовлетворенность пассажиров и эффективность механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР. Это дало возможность определить приоритетные инструменты и модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

5. Разработана модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, особенностью которой является определение ориентиров развития общественного транспорта, направленных на удовлетворение социально-экономических потребностей рынка транспортных услуг и консолидацию интересов потребителей, перевозчиков, органов государственной власти и местных администраций, что позволяет оптимизировать затраты системы и максимизировать качество предоставляемых услуг.

6. Предложен комплексный подход к определению целевых показателей эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР, который отличается от существующих тем, что учитывает особенности развития системы, конкурентные возможности, организационные структуры и ресурсное обеспечение. В основу

подхода заложен расчет интегральных показателей, характеризующих экономическую, социальную и экологическую эффективность. Использование предложенного подхода позволит органам государственной власти и местным администрациям осуществлять непрерывный мониторинг и своевременно реагировать на изменения в системе общественного транспорта ДНР.

7. Усовершенствован методический подход к оцениванию уровня развития системы общественного транспорта ДНР: определение показателей оценивания уровня развития видов общественного транспорта, расчет выбранных показателей по каждому виду общественного транспорта, расчет интегрального показателя развития системы общественного транспорта за отдельные периоды, определение тенденции развития системы общественного транспорта. Предложенный методический подход можно использовать как на государственном уровне управления, так и на муниципальном. Результаты данного подхода являются информационной основой для управления системой общественного транспорта ДНР в соответствии с требованиями рынка транспортных услуг.

Дальнейшие исследования будут посвящены разработке стратегии развития системы общественного транспорта ДНР и механизму ее реализации в условиях нестабильности политических условий ДНР.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Ансофф, И. Стратегическое управление: пер. с англ. / И. Ансофф. – М.: Экономика, 1989. – 358 с.
2. Вебер, М. Избранные произведения / М. Вебер. – М.: Прогресс, 1990. – 808 с.
3. Кейнс, Дж. М. Общая теория занятости, процента и денег / Дж. М. Кейнс. – М.: Гелиос АРВ, 2012. – 352 с.
4. Taylor, F.W. The Principles of Scientific Management / F.W. Taylor. – Harper & Brothers, New York, 1911. – 365 p.
5. Fayol, H. Administration industrielle et generale / H. Fayol. – Paris: Dunod et Pinat, 1917. – 174 p.
6. Управление – это наука и искусство: А. Файоль, Г. Эмерсон, Ф. Тейлор, Г. Форд / составитель Г.Л. Подвойский. – М.: Республика, 1992. – 349 с.
7. Emerson, H. Efficiency as a Basis for Operation and Wages. / H. Emerson // Engineering Magazine. – 1909. – P. 35-55.
8. Атаманчук, Г.В. Теория государственного управления: учебник / Г.В. Атаманчук. – 4-е изд., стер. – М.: Омега-Л, 2014. – 525 с.
9. Губерная, Г.К. Власть и управление: монография / Г.К. Губерная. – Донецк: ГОУ ВПО ДонГУУ, 2016. – 131 с.
10. Дорофиенко, В.В. Научное обеспечение современного государственного управления / В.В. Дорофиенко // Сборник научных работ серии «Государственное управление». Вып. 2: Экономика и управление народным хозяйством / ГОУ ВПО ДонГУУ. – Донецк: ДонГУУ, 2016. – С. 15-20.
11. Кретьова, А.В. Теоретические взгляды на сущность и развитие управления / А.В. Кретьова // Менеджер. – 2019. – № 1 (87). – С. 155-161.
12. Генезис, формирование и развитие экономических систем различного масштаба, уровня и сфер действия: коллективная монография / под ред.

В.В. Дорофиенко, Л.Б. Костровец, Л.П. Барышниковой, М.Л. Братковского, Л.М. Волощенко, Г.К. Губерной, М.Н. Корнева [и др.]. – Донецк: ДонГУУ, 2015. – 412 с.

13. Осейчук, В. И. Теория государственного управления: учебник / В. И. Осейчук. – Москва: Издательство Юрайт, 2019. – 342 с.

14. Пушкарева, Н.А. Сущность и структура государственного управления в современных условиях / Н.А. Пушкарева // Менеджер. – 2016. – № 3 (77). – С. 53-61.

15. Воронцов, Д.Ф. Государственная политика: понятие, виды, соответствие праву и справедливости как элемент решения проблем современной экономики / Д.Ф. Воронцов // Актуальные проблемы российского права. – 2011. – С. 12-21.

16. Захаров, С.В. Теоретические основы государственного управления / Н.И. Хромов, С.В. Захаров // Сборник научных работ серии «Государственное управление». Вып. 19: Экономика и управление народным хозяйством / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 31-42.

17. Олейникова, А.А. Реализация государственной политики на региональном уровне [Электронный ресурс] / А.А. Олейникова, Е.В. Харченко // Научные ведомости БелГУ. Сер. История. Политология. Экономика. Информатика. – 2012. – № 19 (138). – Вып. 24/1. – Режим доступа: http://dspace.bsu.edu.ru/bitstream/123456789/10716/1/Oleynikova_Realization.pdf. – Дата обращения: 03.03.2021. – Загл. с экрана.

18. Шемяков, А.Д. Основы государственного и муниципального управления: учебное пособие / А.Д. Шемяков. – Донецк: ДонГУУ, 2016. – 505 с.

19. Барышникова, Л.П. Роль транспортной инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона / Л.П. Барышникова // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы международной науч.-практ. конф., 6-7 июня, 2017, г. Донецк. Секция 7: Управление проектами развития логистической инфраструктуры Донецкой

Народной Республики / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2017. – С. 11-13.

20. Гнедіна, К.В. Управління якістю послуг міського електричного транспорту / К.В. Гнедіна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2007. – № 31. – С. 197-204.

21. Ільченко, Д.А. Державне регулювання пасажирського автомобільного транспортного комплексу: дис.. ... канд. екон. наук: 08.00.03 / Ільченко Діана Анатоліївна. – Одеса, 2017. – 268 с.

22. Лизогуб, Р.П. Анализ методов и инструментов управления системой государственного пассажирского транспорта / Р.П. Лизогуб / Торговля и рынок. – 2020. – № 3, Том 2. – С. 48-55.

23. Меджидов, К.А. Государственное регулирование транспортной деятельности / К.А. Меджидов // Научный альманах: Экономические науки. – 2017. – № 10-1 (36). – С. 71-75.

24. Мельникова, Е.П. Оценка инфраструктурного обеспечения экономической безопасности автотранспорта регионов Российской Федерации / Е.П. Мельникова, О.И. Черноус, И.И. Везелев // Вестник УРФУ. Серия: экономика и управление. – 2019. – Т. 18. № 2. – С. 314-332.

25. Логистика: общественный пассажирский транспорт: учебник / Под общ. ред. Л.Б. Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.

26. Попова, Т.А. Управление процессами в системе городских пассажирских перевозок на основе принципов логистики / Т.А. Попова // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы международной науч.-практ. конф., 6-7 июня, 2017, г. Донецк. Секция 7: Управление проектами развития логистической инфраструктуры Донецкой Народной Республики / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк : ДонАУиГС, 2017. – С. 111-113.

27. Руднева, Е.Ю. Развитие системы экологической оценки деятельности предприятий автотранспортной сферы / Е.Ю. Руднева, О.Л. Дариенко,

В.И. Теслюк // Вести Автомобильно-дорожного института = Bulletin of the Automobile and Highway Institute. – 2017. – № 3 (22). – С. 54-61.

28. Чегодаев, Б.В. Современные аспекты формирования системы управления транспортным предприятием / Б.В. Чегодаев // Вестник Донецкого национального университета. Серия В. Экономика и право. – 2018. – № 2. – С. 191-200.

29. Гузенко, А.В. Система городского пассажирского транспорта: логистика и регулирование: монография / А.В. Гузенко, Н.А. Вихрева. – Ростов н/Д, 2011. – 212 с.

30. Легкий, С.А. Обоснование процесса управления конкурентоспособностью услуг пассажирского автомобильного транспорта на основе эффективной тарифной политики / С.А. Легкий, Е.А. Кропива // Вести Автомобильно-дорожного института = Bulletin of the Automobile and Highway Institute. – 2020. – № 2 (33). – С. 139-146.

31. Меров, Ю.М. Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов: на примере Московского мегаполиса: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Меров Юрий Магомедович. – М., 2009. – 197 с.

32. Рахматуллина, А.Р. Методические положения повышения качества услуг городского общественного транспорта: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Рахматуллина Альбина Рустамовна. – Самара, 2014. – 147 с.

33. Вдовиченко, В.О. Методологічні основи формування системної ефективності міського громадського пасажирського транспорту в умовах сталого розвитку: монографія / В.О. Вдовиченко. – Харків: ХНАДУ, 2017. – 212 с.

34. Кучменко, В.О. Основні напрямки реформування системи міського пасажирського транспорту / В.О. Кучменко // Розвиток економічної інфраструктури України: теоретико-методологічний та науково-практичний аспекти: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф., 03-04 лют. 2012 р. – Київ: АЦНЕ, 2012. – С. 24-26.

35. Пивоваров, А.Д. Организационно-экономические аспекты использования системы ГЛОНАСС в управлении автомобильным пассажирским транспортом: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Пивоваров Артем Дмитриевич. – Москва, 2014. – 133 с.

36. Пцарева, Ю.Г. Управление социально-экономической системой городского пассажирского транспорта на муниципальном уровне: дис. ... экон. наук: 05.13.10 / Пцарева Юлия Геннадьевна, 2005. – 188 с.

37. Ковбасюк, Ю.В. Державна політика: підручник / Ю.В. Ковбасюк, К.О. Ващенко, Ю. П. Сурмін та ін. – К. : НАДУ, 2014. – 448 с.

38. Финансовый словарь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rus-fin-dict.slovaronline.com/3173-Государственная%20политика>. – Дата обращения: 23.03.2021. – Загл. с экрана.

39. Словарь «Государство и право» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://gosudarstvo-i-pravo.slovaronline.com/148-государственная_политика. – Дата обращения: 15.03.2020. – Загл. с экрана.

40. Телешун, С.О. Публічна чи державна політика – вітчизняна дилема вибору [Электронный ресурс] / С.О. Телешун, С.В. Ситник, І.В. Рейтерович // Вісник НАДУ, 2012. – Вип. 4. – С. 185-196. – Режим доступа: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Vnadu_2012_4_25. – Дата обращения: 20.02.2021. – Загл. с экрана.

41. Мишелетти, М. Государственное управление в демократическом обществе / М. Мишелетти. – СПб., – 1998. – С. 8-9.

42. Государственная политика и управление: учебник / Л. В. Сморгунов, А. П. Альгин, И. Н. Барыгин [и др.]; под ред. Л. В. Сморгунова // Ч. 1: Концепции и проблемы государственной политики и управления. – М.: РОССПЭН, 2006. – 381 с.

43. Теория систем и системный анализ в управлении организациями: учеб. пособие / Под ред. В.Н. Волковой, А.А. Емельянова. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 848 с.

44. Гуд, Г.Х. Системотехника. Введение в проектирование больших систем: Пер. с англ. / Г.Х. Гуд, Р.Э. Макол / Под ред. Г. Н. Поварова. – М.: Сов. радио, 1962. – 383 с.
45. Большая Советская Энциклопедия. Изд. 2-е. – Т. 39. – С. 158.
46. Анохин, П.К. Теория функциональной системы / П.К. Анохин // Успехи физиологических наук. – 1970. – Том I. № 1. – С. 19-54.
47. Волкова, В.Н. Основы теории систем и системного анализа: учебник / В.Н. Волкова, А.А. Денисов. – СПб.: изд-во СПбГТУ, 1997. – 512 с.
48. Эшби, У.Р. Введение в кибернетику / У.Р. Эшби. – М.: Ин.лит., 1959. – 432 с.
49. Гаджинский, А.М. Логистика: учебник / А.М. Гаджинский. – 20-е изд. – М., 2012. – 484 с.
50. Чернышов, В.Н. Теория систем и системный анализ: учебное пособие / В.Н. Чернышов, А.В. Чернышов. – Тамбов: Изд-во Тамб. гос. техн. ун-та, 2008. – 96 с.
51. Отчет по результатам мониторинга рынка перевозок пассажиров наземным транспортом Хабаровского края [Электронный ресурс]. – Хабаровск: Министерство экономического развития Хабаровского края, 2014. – 43 с. – Режим доступа: <https://mines.khabkrai.ru/?menu=getfile&id=553>. – Дата обращения: 17.04.2021. – Загл. с экрана.
52. Об автомобильном транспорте [Электронный ресурс]: Закон Луганской Народной Республики от 02 августа 2017 года № 175-П: [принят Постановлением Народного Совета Луганской Народной Республики 02 августа 2017 г. № 696: по состоянию на 19 апреля 2021 г.] // Официальный сайт Народного Совета Луганской Народной Республики. – Режим доступа: <https://nslnr.su/zakonodatelstvo/normativno-pravovaya-baza/4905/>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.
53. Об обеспечении равной доступности услуг общественного транспорта [Электронный ресурс]: Закон Красноярского края от 07 июля 2009 г. № 8-3568: по состоянию на 5 июля 2018 г. // Электронный фонд правовых и нормативно-

технических документов. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/985016135>. – Дата обращения: 05.07.2018. – Загл. с экрана.

54. О предоставлении субсидий на возмещение недополученных доходов и (или) финансового обеспечения (возмещения) затрат, возникающих в связи с перевозкой пассажиров и багажа различными видами общественного транспорта [Электронный ресурс]: проект Закона Красноярского края: по состоянию на 17 апреля 2020 г. – Режим доступа: <https://www.sobranie.info/lawsinfo.php?UID=12526>. – Дата обращения: 17.04.2020. – Загл. с экрана.

55. Об автомобильном транспорте [Электронный ресурс]: Закон Республики Казахстан от 04 июля 2003 года № 476-III: по состоянию на 15 января 2021 г. – Режим доступа: https://online.zakon.kz/document/?doc_id=1041485. – Дата обращения: 15.01.2021. – Загл. с экрана.

56. Об общественном транспорте [Электронный ресурс]: Закон Эстонской Республики: по состоянию на 14 апреля 2021 г. – Режим доступа: https://www.riigiteataja.ee/failid/vene_uhistranspordiseadus.pdf. – Дата обращения: 14.04.2021. – Загл. с экрана.

57. Sabiedriskā transporta pakalpojumu likums [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://likumi.lv/doc.php?id=159858>. – Дата обращения: 11.04.2021. – Загл. с экрана.

58. Union Internationale des Transports Publics. – Режим доступа: <https://www.uitp.org/>. – Дата обращения: 25.03.2021. – Загл. с экрана.

59. Берко, А.К. Государственная политика в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Берко // Менеджер. – 2021. – № 1 (95). – С.188-194.

60. Резолюция 52/164 Генеральной Ассамблеи ООН «Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ips.ligazakon.net/document/MU97343>. – Дата обращения: 12.04.2021. – Загл. с экрана.

61. УДК 656.121. Общественные средства транспорта для перевозки пассажиров. Общие вопросы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://teacode.com/online/udc/65/656.121.html>. – Дата обращения: 15.04.2021. – Загл. с экрана.

62. Берко, А.К. Теоретические основы исследования транспортной системы в части уточнения понятийно-терминологического аппарата / А.К. Берко // Сборник научных работ серии «Государственное управление». Вып. 19: Экономика и управление народным хозяйством / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 152-160.

63. Троицкая, Н.А. Единая транспортная система: учебник / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. – 8-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 240 с.

64. Овчар, П.А. Транспортна система як об'єкт наукових досліджень / П.А. Овчар, С.М. Голубка // Актуальні проблеми економіки. – 2017. – № 12. – С. 4-14.

65. Google Ngram Viewer - Google Books [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://books.google.com/ngrams>. – Дата обращения: 15.07.2020. – Загл. с экрана.

66. Берко, А.К. Реализация государственной политики в системе общественного транспорта как основа качества жизни населения / А.К. Берко // Сборник научных работ серии «Экономика». Вып. 21: Инновационные подходы к формированию экономических моделей развития / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2021. – С.24-37.

67. Асаулов, Н.А. Основы государственной политики в области устойчивого развития городских транспортных систем / Н.А. Асаулов // Государство и транспорт. – 2015. – С. 3-5.

68. Леончик, В.П. Законодательство в области общественного транспорта и основные направления его совершенствования // Общественный транспорт Республики Беларусь: состояние и перспективы развития: материалы республиканской конференции Минск, 29-30 июня 2011. – С. 16-22.

69. Ситник, Л.С. Організаційно-економічний механізм антикризового управління підприємством / Л.С. Ситник. – Донецьк: ІЕП НАН України, 2000. – 504 с.
70. Рогоза, М.Є. Організаційно-економічний механізм забезпечення ефективності діяльності промислових підприємств: автореф. дис. ... д-ра екон. наук: 08.06.01 / Рогоза Микола Єгорович. – Донецьк, 2006. – 32 с.
71. Транченко, Л.В. Організаційно-економічний механізм управління підприємств машинобудівної галузі: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Транченко Людмила Володимирівна. – К., 2005. – 22 с.
72. Косінський, Р.А. Організаційно-економічний механізм управління капіталом підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.06.01 / Косінський Роман Андрійович. – Х., 2005. – 20 с.
73. Новиков Д.А. Управление проектами: организационные механизмы / Д.А. Новиков. – М.: ПМСОФТ, 2007. – 140 с.
74. Идиатуллинова К.С. Формирование и реализация государственной политики в РФ [Электронный ресурс] / К.С. Идиатуллинова. – Режим доступа: <https://moodle.kstu.ru/mod/resource/view.php?id=78409>. – Дата обращения: 10.04.2021. – Загл. с экрана.
75. Данилова, Т.С. Реализация государственной политики занятости на муниципальном уровне [Электронный ресурс] / Т.С. Данилова // Молодой ученый. – 2016. – № 11 (115). – С. 702-704. – Режим доступа: <https://moluch.ru/archive/115/31183/>. – Дата обращения: 10.04.2021. – Загл. с экрана.
76. Круглова, Н.Ю. Хозяйственное право: учебное пособие / Н.Ю. Круглова. – 5-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2011. – 885 с.
77. Дідур, К.М. Системний підхід до управління підприємством та персоналом підприємства [Электронный ресурс] / К.М. Дідур // Ефективна економіка. – 2012. – № 4. – Режим доступа:

<http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1079>. – Дата обращения: 19.08.2017. – Загл. с экрана.

78. Востряков, О.В. Обмеження і перешкоди впровадження процесного підходу в управлінні компанією [Электронный ресурс] / О.В. Востряков. – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ekpr/2011_50/statti/24.pdf. – Дата обращения: 28.08.2017. – Загл. с экрана.

79. Кухтина (Берко), А.К. Информационное обеспечение в управлении деятельностью предприятия на основе логистического подхода / Р.П. Лизогуб, А.К. Кухтина // Сборник научных работ серии «Экономика». Вып. 3: Конкурентное развитие территорий: маркетинг и логистика / ГОУ ВПО ДонАУиГС. – Донецк: ДонАУиГС, 2016. – С. 150-157.

80. Логистическая концепция «тощее производство» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://learnlogistic.ru/logisticheskaya-koncepciya-toshhee-proizvodstvo/>. – Дата обращения: 28.08.2017. – Загл. с экрана.

81. Григорьев, М.Н. Логистика. Продвинутый курс: учебник / М.Н. Григорьев, А.П. Долгов, С.А. Уваров. – 4-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательство Юрайт, 2016. – 472 с.

82. О транспортной деятельности» [Электронный ресурс]: Модельный закон № 29-8: [принят Постановлением Межпарламентской Ассамблеи государств-участников СНГ от 31 октября 2007 г.: по состоянию на 08 сентября 2018 г.] // База данных «Законодательство стран СНГ». – Режим доступа: http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=62948. – Дата обращения: 08.09.2018. – Загл. с экрана.

83. Сундуков, Е.Ю. Логистический подход к совершенствованию функционирования транспортного комплекса региона (на примере Республики Коми) / автореф. дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Сундуков Евгений Юрьевич. – Сыктывкар, 2005. – 17 с.

84. Павлова, Я. Основы теории региональной логистической системы / Я. Павлова // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. – 2012. – № 1. – С. 34-38.

85. Кухтина (Берко), А.К. Анализ подходов к управлению предприятиями транспортной отрасли Донецкой Народной Республики в современных условиях / А.О. Филипюк, А.К. Кухтина // Сборник научных работ серии «Экономика». Вып. 8: Экономика и технологии: императивы роста / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2017. – С. 69-79.

86. Пархоменко, В.В. Необходимость и методы государственного регулирования деятельности транспортных комплексов / В.В. Пархоменко, Н.А. Пархоменко // Молодёжь в современной экономической науке: материалы IV Всероссийской науч.-практ. заоч. конф. – Кисловодск: Учебный центр «Магистр», 2016. – С. 74-76.

87. Кухтина (Берко), А.К. Перспективы развития логистического подхода в деятельности органов государственного управления транспортной отраслью / А.К. Кухтина // Управление в условиях глобальных мировых трансформаций: экономика, политика, право: Сборник научных трудов. – Симферополь: ФГАОУ ВО «КФУ им. В.И. Вернадского», 2018. – С. 449-452.

88. Полещук, Л. Перспективи удосконалення законодавства Республіки Білорусь у сфері транспортної діяльності / Л. Полещук // Юридична Україна. – 2007. – № 11. – С. 70-75.

89. Кодекс автомобильного транспорта Республики Молдова [Электронный ресурс]: Закон Республики Молдова № 150: [принят 17 июля 2014 г.: по состоянию на 10 сентября 2020 г.] // Официальный сайт Агентства правовой интеграции «Континент». – Режим доступа: http://continent-online.com/Document/?doc_id=37967089. – Дата обращения: 10.09.2020. – Загл. с экрана.

90. Сафронов, Э.А. Транспортные системы городов и регионов: учебное пособие / Э.А. Сафронов. – М., 2005. – 272 с.

91. Волик, В. Зарубежный опыт формирования и реализации государственной политики в сфере городского транспорта [Электронный ресурс] / В. Волик // LEGEA SI VIATA. – 2015. – №7/3 (283). – С.18-21. – Режим доступа:

<http://legeasiviata.in.ua/archive/2015/7-3/7-3.pdf#1>. – Дата обращения: 09.02.2017. – Загл. с экрана.

92. Стукало, А.В. Регулирование мирового рынка транспортных услуг / А.В. Стукало // Научный вестник Херсонского государственного ун-та. – 2014. – № 8. – С. 32-35.

93. Затонацкая, Т.Г. Развитие транспортного сектора экономики страны: европейский опыт / Т.Г. Затонацкая // Экономика: реалии времени. – 2015. – № 1 (17). – С. 180-189.

94. Кухтина (Берко), А.К. Зарубежный опыт государственного управления транспортной отраслью / А.К. Кухтина // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы II международной науч.-практ. конф., 6-7 июня, 2018, г. Донецк. Секция 2: Повышение качества управления социально-экономическим развитием региона / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2018. – С. 97-101.

95. Новикова, Т.В. Аналитический обзор некоторых аспектов государственного регулирования транспортной деятельности / Т.В. Новикова, Л.А. Морозова // Успехи науки: сб. материалов X Междунар. науч.-практ. конф. – М.: Научно-издательский центр «Империя», 2017. – С. 76-80.

96. Остапец, О.Г. Государственное регулирование транспорта в зарубежных странах: современный опыт для России / О.Г. Остапец // Вестник Поволжской академии государственной службы, 2008. – С. 78-83.

97. Меньщикова, В.И. Государственное регулирование транспортного комплекса / В.И. Меньщикова, Н.Р. Загуменнов, В.Р. Загуменнов // Вестник Тамбовского ун-та. – 2015. – № 4 (144). – С. 46-51.

98. Зарубежный и отечественный опыт управления городским пассажирским транспортом в рыночных условиях: учебное пособие / под ред. В.А. Персианова. – М.: ГУУ, 2006. – С. 7.

99. Развадовський, В.Й. Світовий досвід державного регулювання транспортної системи та напрями його використання в Україні / В.Й. Развадовський // Вісник НУВС. – 2004. – Вип. 26. – С. 92-100.

100. Карх, Д.А. Проблемы и пути решения управления пассажиропотоками в условиях городской логистики / Д.А. Карх, Г.В. Савин, А.В. Шмидт // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2014. – Том 8. № 3. – С. 137-141.

101. Мороз, О. Закордонний досвід організації транспортного обслуговування населення в місті / Е. Мороз // Економічний аналіз. – 2013. – Випуск 12. Частина 1. – С. 222-225.

102. Шабанов, А.В. Региональные логистические системы общественного транспорта: методология формирования и механизм управления / А.В. Шабанов. – Ростов-н/Д.: Изд-во СКНЦ ВШ, 2001. – 205 с.

103. Вельможин, А.В. Теория транспортных процессов и систем: учебник для ВУЗов / А.В. Вельможин, В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. – М.: Транспорт, 1998. – 167 с.

104. Салеев, В.Н. Транспортная безопасность – категория экономическая / В.Н. Салеев // Транспорт, безопасность и технологии. – 2004. – № 1. – С. 106-107.

105. Сулакшин, С.С. Проблемы нормативно-правового регулирования транспортной безопасности [Электронный ресурс] / С.С. Сулакшин, Ю.П. Козлов [и др.]. – Режим доступа: http://new.groteck.ru/imag20/MediaKit_1/ТВТ%20conference%202008.pdf. – Дата обращения: 15.04.2018. – Загл. с экрана.

106. Мошков, Г.Ю. Вопросы обеспечения безопасности функционирования транспортного комплекса в системе национальной безопасности страны с учетом активизации международного терроризма [Электронный ресурс] / Г.Ю. Мошков // Право и безопасность. – 2003. – № 1-2 (6-7). – Режим доступа: http://www.dpr.ru/pravo/pravo_5_12.htm/. – Дата обращения: 12.05.2018. – Загл. с экрана.

107. Інтелектуальні транспортні системи. Модуль 4е. Стійкий розвиток транспортної системи: збірник матеріалів для політиків міст [Електронний

ресурс]. – Режим доступа: https://city2030.org.ua/sites/default/files/documents/GIZ_SUTP_SB4e_Intelligent-Transport-Systems_UA.pdf. – Дата обращения 14.08.2020. – Загл. с экрана.

108. О транспорте [Электронный ресурс]: Закон Донецкой Народной Республики от 15 марта 2015 года № 27-ІНС: [принят Постановлением Народного Совета 27 марта 2015 г.: по состоянию на 17 марта 2019 г.] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/zakon-o-transporte/>. – Дата обращения: 17.03.2019. – Загл. с экрана.

109. Энциклопедия статистических терминов [Электронный ресурс]. – М.: Федеральная служба государственной статистики, 2013. – Режим доступа: <http://econwiki.ru/content/транспорт-общего-пользования/>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.

110. О дорожном движении [Электронный ресурс]: Закон Донецкой Народной Республики от 17 апреля 2015 года № 41-ІНС: [принят Постановлением Народного Совета от 17 апреля 2015 г.: по состоянию на 3 июля 2020 г.] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-dorozhnom-dvizhenii/>. – Дата обращения: 03.07.2020. – Загл. с экрана.

111. Об утверждении Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Донецкой Народной Республики от 12 декабря 2016 г. № 13-9: по состоянию на 19 апреля 2021 г. // Официальный сайт Государственной информационной системы нормативных правовых актов Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://gisnpa-dnr.ru/npa/0003-13-9-20161217/>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.

112. Об утверждении Отраслевых и Дорожных Норм «Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования. Виды ремонтов и перечень работ [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 22 мая 2020 г. № 265: по состоянию на 19

апреля 2021 г. // Официальный сайт Государственной информационной системы нормативных правовых актов Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://gisnpa-dnr.ru/npa/0022-265-20200522/>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.

113. О приостановлении прав льготных категорий граждан на бесплатный проезд всеми видами общественного городского транспорта [Электронный ресурс]: Распоряжение Главы Администрации г. Донецка от 3 апреля 2020 г. № 835: по состоянию на 19 апреля 2021 г. // Официальный сайт Администрации города Донецка. – Режим доступа: <http://gorod-donetsk.com/utverzhdennye-dokumenty/rasporyazhenie-glavy-administratsii/17544-rasporyazhenie-glavy-administratsii-g-donetska-ot-03-04-2020-835-o-priostanovlenii-prav-lgotnykh-kategorij-grazhdan-na-besplatnyj-proezd-vsemi-vidami-obshchestvennogo-gorodskogo-transporta>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.

114. О бесплатном проезде в общественном транспорте» [Электронный ресурс]: Распоряжение Главы Администрации г. Донецка от 7 апреля 2020 г. № 846: по состоянию на 19 апреля 2021 г. // Официальный сайт Администрации города Донецка. – Режим доступа: <http://gorod-donetsk.com/utverzhdennye-dokumenty/rasporyazhenie-glavy-administratsii/17567-rasporyazhenie-glavy-administratsii-g-donetska-ot-07-04-2020-846-o-besplatnom-proezde-v-obshchestvennom-transporte>. – Дата обращения: 19.04.2021. – Загл. с экрана.

115. Берко, А.К. Характеристика системы городского пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Берко // Современные тенденции науки и практики: материалы интернет-конференции Совета молодых ученых (Донецк, 18 мая 2020 г.) / Минобрнауки ДНР, ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 358-361.

116. Официальный сайт Министерства транспорта Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/>. – Дата обращения: 28.12.2019. – Загл. с экрана.

117. Зарубенко, А.В. Эффективность управленческих решений / А.В. Зарубенко, В.А. Стусь, К.Е. Белай, И.Г. Иванова // Colloquium-journal. – 2019. – №

3-7 (27) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/effektivnost-upravlencheskih-resheniy-1>. – Дата обращения: 28.01.2020. – Загл. с экрана.

118. Кильмашкина, Т.Н. Управленческое решение: сущность, классификация, предъявляемые требования [Электронный ресурс] / Т.Н. Кильмашкина // Труды Академии управления МВД России. – 2018. – № 2 (46). – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/upravlencheskoe-reshenie-suschnost-klassifikatsiya-predyavlyaemye-trebovaniya>. – Дата обращения: 25.02.2020. – Загл. с экрана.

119. Каракушян, Д.В. Особенности принятия управленческих решений в системе государственного и муниципального управления [Электронный ресурс] / Д.В. Каракушян, С.Н. Косников // Экономика и бизнес: теория и практика. – 2019. – № 6-1. – Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-prinyatiya-upravlencheskih-resheniy-v-sisteme-gosudarstvennogo-i-munitsipalnogo-upravleniya>. – Дата обращения: 19.02.2021. – Загл. с экрана.

120. Берко, А.К. Государственная политика и методы принятия управленческих решений в системе общественного транспорта / Р.П. Лизогуб, А.К. Берко // Новое в экономической кибернетике: сборник научных трудов. – 2021. – Вып. 1. – Донецк: ДонНУ. – С. 134-145.

121. Кучменко, В.О. Удосконалення механізму управління транспортною системою міста: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.05 / Кучменко Віталій Олександрович. – Сєверодонецьк, 2018. – 282 с.

122. Комитет Народного Совета по транспорту и связи [Электронный ресурс] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/struktura/komitety-i-komissii-ns/komitet-narodnogo-soveta-po-transportu-i-svyazi/>. – Дата обращения: 17.11.2020. – Загл. с экрана.

123. Об автомобильном транспорте [Электронный ресурс]: Закон Донецкой Народной Республики от 21 августа 2015 года № 77-ІНС: [принят Постановлением Народного Совета Донецкой Народной Республики 21 августа

2015 г. : по состоянию на 17 марта 2019 г.] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyatye/zakony/zakon-donetskoj-narodnoj-respubliki-ob-avtomobilnom-transporte/>. – Дата обращения: 17.03.2019. – Загл. с экрана.

124. О внесении изменений в нормативный правовой акт «Система сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве. Требования к органам по сертификации и порядок их аккредитации» [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 11 октября 2019 года № 373: по состоянию на 02 апреля 2021 г. // Официальный сайт Министерства транспорта Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/d/1/prikaz/2019/prikaz373.pdf>. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

125. О применение на территории Донецкой Народной Республики Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» [Электронный ресурс]: Указ Глава Донецкой Народной Республики от 14 ноября 2019 года № 327: по состоянию на 02 апреля 2021 г. // Официальный сайт Главы Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: https://denis-pushilin.ru/doc/ukazy/Ukaz_N327_14112019.pdf. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

126. Об утверждении Временной инструкции по оформлению материалов об административных правонарушениях в сфере лицензирования Министерством транспорта Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 5 ноября 2019 года № 407: по состоянию на 02 апреля 2021 г. // Официальный сайт Министерства транспорта Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/d/1/prikaz/2019/prikaz407.pdf>. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

127. Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров

Донецкой Народной Республики от 26 сентября 2016 года № 11-34: по состоянию на 19 июня 2020 г. // Официальный сайт Министерства транспорта Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: http://donmintrans.ru/d/1/postanov/Postanov_N11_34.pdf. – Дата обращения: 19.06.2020. – Загл. с экрана.

128. Об утверждении Порядка определения и требования к классу комфортности автобусов утверждён [Электронный ресурс]: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 31 марта 2016 года № 222: по состоянию на 02 апреля 2021 г. // Официальный сайт Министерства транспорта Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/d/1/Klass-komf-avtobusov.pdf>. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

129. Горбанев, Р.В. Городской транспорт: учебник для вузов / Р.В. Горбанев. – М.: Стройиздат, 1990. – 215 с.

130. Официальный сайт Администрации города Донецка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gorod-donetsk.com/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

131. Официальный сайт Администрации города Макеевки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.makeyevka.ru/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

132. Официальный сайт Администрации города Горловка [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://admin-gorlovka.ru/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

133. Официальный сайт Администрации города Енакиево [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.enakievo.org/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

134. Официальный сайт Администрации города Харцызск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://khartsyzsk.ugletele.com/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

135. Официальный сайт Администрации города Шахтерск [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.shahtersk.org/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

136. Официальный сайт Администрации города Торез [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://torez24.ru/>. – Дата обращения: 23.11.2020. – Загл. с экрана.

137. Рудченко, О.Ю. Механізм державного регулювання розвитку транспортної інфраструктури мегаполісів / О.Ю. Рудченко, О.М. Поліщук // Університетські наукові записки. – 2017. – № 61. – С. 93-100.

138. Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: научный доклад / Коллектив авторов ГУ «Институт экономических исследований» в рамках сотрудничества с Институтом народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук; под науч. ред. А.В. Половяна, Р.Н. Лепы; Министерство образования и науки Донецкой Народной Республики. Государственное учреждение «Институт экономических исследований». – Донецк, 2017. – 84 с.

139. Дмитрий Подлипанов об итогах работы Министерства транспорта за 2017 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/i-o-ministra-transporta-igor-andrienko-podvel-itogi-raboty-za-2017-god/><https://dnrsovet.su/dmitrij-podlipanov-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2020-god/>. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

140. Дмитрий Подлипанов об итогах работы Министерства транспорта за 2018 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/doklad-dmitriya-podlipanova-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2018-god/><https://dnrsovet.su/dmitrij-podlipanov-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2020-god/>. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

141. Дмитрий Подлипанов об итогах работы Министерства транспорта за 2019 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой

Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/dmitrij-podlipanov-otchitalsya-o-rabote-ministerstva-transporta-za-2019-god/><https://dnrsovet.su/dmitrij-podlipanov-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2020-god/>. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

142. Дмитрий Подлипанов об итогах работы Министерства транспорта за 2020 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/dmitrij-podlipanov-ob-itogah-raboty-ministerstva-transporta-za-2020-god/>. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

143. Кухтина (Берко), А.К. Анализ состояния системы городского пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Кухтина // Сборник научных работ Международной научно-практической конференции преподавателей, аспирантов и студентов «Управление социально-экономическими системами и правовые исследования: теория, методология и практика». – Брянск: РИСО БГУ, 2019. – С. 124-127.

144. Берко, А.К. Состояние организации перевозок пассажиров городским пассажирским транспортом Донецкой Народной Республики / Р.П. Лизогуб, А.К. Берко // Менеджер. – 2019. – № 4 (90). – С. 184-190.

145. Мопков, Ю.С. Системный анализ и проблемы развития городов / Ю.С. Мопков, М.В. Посохин, А.Э. Гутнов, Б.М. Шмутьян. – М.; Наука, 1983. – 510 с.

146. Программа для SWOT-анализа онлайн [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.masterplans.ru/swot-analysis.html>. – Дата обращения: 14.01.2021. – Загл. с экрана.

147. Официальный сайт Главного управления статистики Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://glavstat.govdnr.ru/>. – Дата обращения: 08.01.2020. – Загл. с экрана.

148. Расчет размера выборки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://socioline.ru/rv.php>. – Дата обращения: 30.12.2018. – Загл. с экрана.

149. Транспортная отрасль Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vk.com/club175440347>. – Дата обращения: 15.01.2020. – Загл. с экрана.

150. Кухтина (Берко), А.К. Оценка качества функционирования городского пассажирского транспорта / А.К. Кухтина // Управление в условиях глобальных мировых трансформаций: экономика, политика, право: Сборник научных трудов. Севастополь: ООО «РИБЕСТ», 2019. – С. 217-219.

151. Рупосов, В.Л. Методы определения количества экспертов / В.Л. Рупосов // Вестник ИрГТУ. – 2015. – № 3 (98). – С. 286-292.

152. Кухтина (Берко), А.К. Роль и значение транспортной отрасли на современном этапе социально-экономического развития Донецкой Народной Республики / А.К. Кухтина // Актуальные проблемы и перспективы развития менеджмента и маркетинга производственных и социальных систем: материалы II международной науч.-практ. конф., 15 ноября 2018, г. Донецк / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2018. – С. 175-178.

153. Берко, А.К. Параметры качества обслуживания городским пассажирским транспортом / А.К. Берко // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы IV Международ. науч.-практ. конф. (Донецк, 3-4 июня 2020 г.). Секция 2: Повышение качества управления социально-экономическим развитием региона / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 28-30.

154. Кухтина (Берко), А.К. Повышение качества услуг городского пассажирского общественного транспорта / А.К. Кухтина // Пути повышения эффективности управленческой деятельности органов государственной власти в контексте социально-экономического развития территорий: материалы III международ. науч.-практ. конф. (Донецк, 6-7 июня 2019 г.). Секция 2: Повышение качества управления социально-экономическим развитием региона / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2019. – С. 100-102.

155. Епифанов, В.В. Анализ качества обслуживания пассажиров на городском пассажирском автомобильном транспорте с помощью диаграммы Исикавы / В.В. Епифанов, А.С. Тюрин, И.И. Исаевич // Вестник УлГТУ. – 2014. – № 2. – С. 72-74.

156. Утверждена стратегия развития Донецкой Народной Республики «Сила Донбасса» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://archive2018-2020.dnronline.su/2018/05/07/utverzhdena-strategiya-razvitiya-dnr-sila-donbassa-kotoraya-lyazhet-v-osnovu-predvybornoj-programmy-aleksandra-zaharchenko/>. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

157. Ведется работа над законом о системе стратегического планирования [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://archive.dnr-online.ru/vedetsya-rabota-nad-zakonom-o-sisteme-strategicheskogo-planirovaniya/>. – Дата обращения: 02.04.2021. – Загл. с экрана.

158. Тараш, Л.И. Государственное управление / Л.И. Тараш, Л.Г. Червова, О.А. Бородина, Р.В. Кузьменко, В.Н. Неспирный, Н.А. Перевозчикова, Л.В. Шабалина // Экономика Донецкой Народной Республики: состояние, проблемы, пути решения: научный доклад / Коллектив авторов ГУ «Институт экономических исследований»; под науч. ред. А.В. Половяна, Р.Н. Лепы, Н.В. Шемякиной; ГУ «Институт экономических исследований». – Донецк, 2020. – С.146-154.

159. О республиканских программах [Электронный ресурс]: Закон Донецкой Народной Республики от 2 октября 2015 года № 80-ІНС: [принят Постановлением Совета Министров от 2 октября 2015 г.: по состоянию на 29 ноября 2019 г.] // Официальный сайт Правительства Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovet.su/zakon-dnr-o-respublikanskih-programmah/>. – Дата обращения: 29.11.2019. – Загл. с экрана.

160. Об утверждении Порядка разработки и реализации республиканских программ Донецкой Народной Республики [Электронный ресурс]: Постановление Совета Министров Донецкой Народной Республики от 17 декабря 2016 г. № 13-2: по состоянию на 07 апреля 2021 г. // Официальный сайт Донецкой Народной

Республики. – Режим доступа: http://doc.dnronline.su/wp-content/uploads/2017/04/Postanov_N13_2_17122016.pdf. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

161. Об утверждении Порядка формирования и ведения перечня республиканских программ в Донецкой Народной Республике [Электронный ресурс]: Приказ Министерства экономического развития Донецкой Народной Республики от 23 мая 2017 года № 78: по состоянию на 07 апреля 2021 г. // Официальный сайт Министерства экономического развития Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: http://mer.govdnr.ru/index.php?option=com_phocadownload&view=category&id=7:minekonomrazvitiya-dnr&Itemid=128&limitstart=20. – Дата обращения: 07.04.2021. – Загл. с экрана.

162. Местные программы 2020 года: цели и ориентиры [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://mer.govdnr.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=7658:goroda-i-raiony-prioritety-mestnykh-programm-na-2020-god&catid=8&Itemid=141. – Дата обращения: 14.07.2020. – Загл. с экрана.

163. Программа восстановления и развития экономики и социальной сферы города Макеевки на 2020 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации города Макеевка. – Режим доступа: <http://makeyevka.ru/2016-11-16-09-27-23>. – Дата обращения: 14.07.2020. – Загл. с экрана.

164. Программа восстановления и развития экономики и социальной сферы города Донецка на 2020 год [Электронный ресурс] // Официальный сайт Администрации города Донецк. – Режим доступа: <http://gorod-donetsk.com/programma-vosstanovleniya-i-razvitiya>. – Дата обращения: 14.07.2020. – Загл. с экрана.

165. Берко, А.К. Основные положения концепции развития системы городского пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Берко // Вести Автомобильно-дорожного института = Bulletin of the Automobile and Highway Institute. – 2020. – № 4 (35). – С. 119-125.

166. Гнедина, К.В. Вдосконалення управління муніципальною транспортною системою в контексті сталого розвитку / К.В. Гнедина // Економічний простір. – 2015. – № 93. – С. 81-92.

167. Будрина, Е.В. Механизм управления системой городского пассажирского транспорта / Е.В. Будрина, Н.А. Логинова // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. – 2012. – № 3-4 (40-41). – С. 30-33.

168. Моисеев, В.В. Методы управления в повышении эффективности производства / В.В. Моисеев // Научный журнал КубГАУ. – 2017. – № 133 (09). – С. 1-12.

169. Берко, А.К. Принципы формирования и функционирования механизма государственного управления городским пассажирским транспортом / Р.П. Лизогуб, А.К. Берко // Сборник научных работ серии «Экономика». Вып. 17: Экономика инновационного развития региона: методология, стратегия, инструментарий / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 76-84.

170. Берко, А.К. Логистический подход как элемент механизма государственного управления системой городского пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Берко // Актуальные проблемы и перспективы развития менеджмента и маркетинга производственных и социальных систем: материалы IV международной науч.-практ. конф. (Донецк, 17 ноября 2020 г.) / Минобрнауки ДНР, ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк: ДонАУиГС, 2020. – С. 101-103.

171. Берко, А.К. Современные инструменты государственного управления системой городского пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики / А.К. Берко // Менеджер. – 2020. – № 4 (94). – С.12-17.

172. Мелентьев, Д.Ю. Единая система логистики городского пассажирского транспорта: основы построения / Д.Ю. Мелентьев // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 39. – С. 144-149.

173. Берко, А.К. Автоматизированная система диспетчерского управления городским пассажирским транспортом / А.К. Берко // Вестник ДонНУ. Серия В: Экономика и право. – 2020. – №4. – С.41-47.

174. GPS/ГЛОНАСС система мониторинга пассажирского транспорта [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.micro-gis.com/index.php/monitoring-passazhirskogo-transporta.html>. – Дата обращения: 31.07.2020. – Загл. с экрана.

175. Тарифы на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом в городском сообщении [Электронный ресурс] // Официальный сайт Республиканской службы по тарифам Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <http://rst-dnr.ru/tarifyi-na-passazhirskie-perevozki/tarifyi-na-perevozku-passazhirov-i-bagazha-avtomobilnyim-transportom-v-gorodskom-soobshhenii-krome-legkovyih-taksi/>. – Дата обращения: 03.08.2020. – Загл. с экрана.

176. Справочник маршрутов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://wikiroutes.info/donetsk?routes=4853>. – Дата обращения: 03.08.2020. – Загл. с экрана.

177. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс] // Официальный сайт Правовой и нормативно-технической документации «Электронный фонд». – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1200026348>. – Дата обращения: 03.08.2020. – Загл. с экрана.

178. Берко, А.К. Краудсорсинг в управлении эффективностью работы городского пассажирского транспорта / А.К. Берко // Актуальные проблемы и перспективы развития менеджмента и маркетинга производственных и социальных систем: материалы III международной науч.-практ. конф., 20 ноября 2019, г. Донецк / ГОУ ВПО «ДонаУиГС». – Донецк: ДонаУиГС, 2019. – 328 с. – С. 109-112.

179. Берко, А.К. Использование инструмента краудсорсинга в механизме реализации государственной политики / А.К. Берко // Новое в экономической

кибернетике: сборник научных трудов. – 2020. – Вып. 3-4. – Донецк: ДонНУ. – С. 165-175.

180. Минат, В.Н. Внедрение механизма краудсорсинга в управлении социальной эффективностью работы городского транспорта / В.Н. Минат // III Международная научная конференция «Донецкие чтения 2018: образование, наука, инновации, культура и вызовы современности. Донецк: Изд-во ДонНУ, 2018. – С.71-73.

181. Гнедіна, К.В. Методичні засади оцінювання економічної ефективності функціонування системи міського пасажирського транспорту / К.В. Гнедіна // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2013. – № 3 (68). – С. 199-208.

182. Лень, В.С. Оцінка соціальної та екологічної ефективності функціонування міського пасажирського транспорту / В.С. Лень, К.В. Гнедіна // Економічний простір. – 2014. – № 82. – С. 94-103.

183. Гнедіна, К.В. Формування стратегії розвитку муніципальної транспортної системи середніх міст в умовах прискореної урбанізації: автореф. дис. ... канд. екон. наук.: 08.00.05 / Гнедіна Катерина Володимирівна; Черкас. держ. технол. ун-т. – Черкаси, 2014. – 20 с.

184. Берко, А.К. Оценка уровня развития системы городского пассажирского транспорта / А.К. Берко // Инновационные направления развития маркетинга: теория и практика. Сборник тезисов научных докладов // Материалы IX Международной научно-практической конференции 10 апреля 2020 г., г. Луганск. Изд-во ЛНУ им. В. Даля, 2020. – С. 81-84.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение А

Справки о внедрении результатов исследования



ДОНЕЦКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКЕ
И ПРИРОДНЫМ РЕСУРСАМ ПРИ ГЛАВЕ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ
пр. Мира, 26, г. Донецк, ДНР, 283050

19.04.2021 № 03/1-4251

Диссертационный совет Д 01.001.01
на базе ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и
государственной службы
при Главе Донецкой Народной Республики»

СПРАВКА

о внедрении результатов диссертационного исследования
Берко Анны Константиновны
на тему: «Развитие механизма реализации государственной политики в системе
общественного транспорта», представленного на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)

Государственный комитет по экологической политике и природным ресурсам при Главе Донецкой Народной Республики подтверждает, что научные исследования, содержащиеся в диссертационной работе Берко А.К. на соискание ученой степени кандидата экономических наук, актуальны и представляют прикладной интерес.

Берко А.К. выполняла работы в рамках договора № 275/с от 05.11.2018 г. по теме: «Функциональное обследование и разработка показателей для оценки эффективности работы организационной структуры управления Государственного комитета по экологической политике и природным ресурсам при Главе Донецкой Народной Республики».

Предложенная автором модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта предполагает применение автоматизированной системы диспетчерского управления. Использование данной системы позволит снизить негативное влияние на окружающую среду за счет снижения нецелевого потребления топлива, оптимизации маршрутов, снижения количества ущерба от дорожно-транспортных происшествий.

Особого внимания заслуживает концепция развития системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики, которая предполагает разработку экологических паспортов предприятий, предоставляющих транспортные услуги в системе общественного транспорта. Документ фиксирует все данные, отображающие, как деятельность конкретного предприятия влияет на окружающую среду, описывается, какие ресурсы (природные, а также вторичные) использует предприятие. Указываются все основные параметры и количественные показатели хозяйственной деятельности предприятия, имеющие прямое или косвенное воздействие на окружающую среду.

Рекомендации будут учтены при разработке экологической политики Донецкой Народной Республики.

Председатель



Р.В. Кишкань



**ДОНЕЦКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
АДМИНИСТРАЦИЯ ГОРОДА ЯСИНОВАТАЯ**

86000, ул. Орджоникидзе, 147, г. Ясиноватая, тел. (06236)42514, ИКЮЛ 51007009
e-mail: jasispolkom@yandex.ru

18.04.21 № 01-01-23-2025-1
на № _____ от _____

Диссертационный совет Д 01.001.01
на базе ГОУ ВПО «Донецкая академия
управления и государственной службы
при Главе Донецкой Народной Республики»

СПРАВКА

**о внедрении результатов диссертационного исследования
Берко Анны Константиновны
на тему: «Развитие механизма реализации государственной политики в
системе общественного транспорта», представленного на соискание
ученой степени кандидата экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)**

Администрация города Ясиноватая подтверждает, что научные исследования, содержащиеся в диссертационной работе Берко Анны Константиновны на соискание ученой степени кандидата экономических наук, актуальны и представляют прикладной интерес.

Практические рекомендации по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта учтены при разработке долгосрочных программ и проектов развития города.

Глава администрации

Д.С. Шевченко

**ТРАНСГРАНИЧНЫЙ КОНЦЕРН
«ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ ДОНБАССА»**

**ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«ДОНЕЦКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
ДОРОЖНЫЙ ЦЕНТР СТАНДАРТИЗАЦИИ, МЕТРОЛОГИИ И
ЭКСПЕРТИЗЫ**

283018, г. Донецк, ул. Артёмовская, 103е

тел. (062)319-02-06, 319-04-76

23.04 2021

№ 2052/1347

Диссертационный совет Д 01.001.01
на базе ГОУ ВПО «Донецкая академия
управления и государственной
службы при Главе Донецкой
Народной Республики»

СПРАВКА

**о внедрении результатов диссертационного исследования
Берко Анны Константиновны
на тему: «Развитие механизма реализации государственной политики в системе
общественного транспорта», представленного на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)**

Развитие системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики определяется эффективностью функционирования механизма реализации государственной политики в данной системе.

Государственное предприятие «Донецкая железная дорога» подтверждаем, что научные исследования, содержащиеся в диссертационной работе Берко А.К. на соискание ученой степени кандидата экономических наук, являются актуальными и представляют практический интерес.

В диссертационном исследовании рассмотрены проблемы, связанные с функционированием механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики и разработаны рекомендации по его развитию.

Особый интерес вызывает анализ состояния системы общественного транспорта, частью, которого является железнодорожный транспорт, а также научно-методический подход к оценке качества предоставляемых транспортных услуг. На ряду с этим, предложенная соискателем концепция развития системы общественного транспорта может быть использованы при разработке программ развития Государственного предприятия «Донецкая железная дорога».

Главный метролог дорог
начальник ДорЦСМ



[Handwritten signature]
О.А. Косик

**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«Луганскавтотранс»**

г. Алчевск, ул. Шевцовой 8/51 тел. (072) 132-18-77 alk.trans@mail.ru

28.04.2021 № 01/2604
на № _____ от _____

Диссертационный совет Д 01.001.01
на базе ГОУ ВПО «Донецкая академия
управления и государственной службы
при Главе Донецкой Народной Республики»

СПРАВКА

**о внедрении результатов диссертационного исследования
Берко Анны Константиновны
на тему: «Развитие механизма реализации государственной политики в
системе общественного транспорта», представленного на соискание
ученой степени кандидата экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)**

Подтверждаем, что научные исследования, содержащиеся в диссертационной работе Берко А.К. на соискание ученой степени кандидата экономических наук, являются актуальными, а рекомендации по развитию механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта своевременными и востребованными.

Научные положения по результатам исследования направлены на повышение экономической, социальной и экологической эффективности функционирования системы общественного транспорта.

Разработанная модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта, а также подходы к оценке его результативности, представляют прикладной интерес. В его основу заложен современный подход к управлению, позволяющий оптимизировать затраты и максимизировать качество работы системы.

Результаты исследования способствуют решению важных для общественного транспорта задач, могут быть использованы при принятии соответствующих управленческих решений, а также при разработке долгосрочных планов и программ развития отрасли.

Директор



Р.А Витковский



ДОНЕЦКАЯ НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА
 МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
 ГОСУДАРСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
 ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
 «ДОНЕЦКАЯ АКАДЕМИЯ УПРАВЛЕНИЯ И ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЫ
 ПРИ ГЛАВЕ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ»
 83015, город Донецк, Ворошиловский район, улица Челюскинцев, дом 163а,
 тел.: (062) 337-71-08, e-mail: info@donampa.ru

19.04.2021 № 01-06/597
 на № _____ от _____

Диссертационный совет Д 01.001.01
 на базе ГОУ ВПО «Донецкая академия
 управления и государственной службы
 при Главе Донецкой Народной Республики»

СПРАВКА

о внедрении результатов диссертационного исследования
Берко Анны Константиновны
на тему: «Развитие механизма реализации государственной политики в
системе общественного транспорта», представленного на соискание
ученой степени кандидата экономических наук по специальности
08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством
(по отраслям сферы деятельности, в т.ч.: менеджмент)

Основные теоретические разработки и выводы диссертационной работы используются в учебном процессе ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики» при изучении учебных дисциплин «Государственная политика и управление», «Основы государственного и муниципального управления» для обучающихся ОП бакалавриата направления подготовки 38.03.04 «Государственное и муниципальное управление» (профиль «Региональное управление и местное самоуправление»), «Транспортный менеджмент» для обучающихся ОП бакалавриата направления подготовки 38.03.02 «Менеджмент» (профиль «Менеджмент непроизводственной сферы»), «Управление транспортными системами», «Моделирование взаимодействия транспортных систем» для обучающихся ОП магистратуры направления подготовки 38.04.02 «Менеджмент» (магистерская программа «Логистика»).

Разработанные соискателем положения дополнили конспекты лекций и были включены в методические рекомендации для проведения семинарских занятий, а именно:

1. Тема «Методология профессионального знания и практической государственной деятельности, основные категории и понятия в сфере государственной политики и управления» (дисциплина «Государственная политика и управление») дополнена понятием «государственная политика в системе общественного транспорта».

2. В теме «Государственная власть и государственная политика» (дисциплина «Основы государственного и муниципального управления») систематизированы модели формирования и реализации государственной политики.

3. Тема «Организация и управление пассажирскими перевозками» (дисциплина «Транспортный менеджмент») дополнена научно-методическим подходом к оценке качества системы общественного транспорта ДНР.

4. В теме «Государственное регулирование транспортной деятельности» (дисциплина «Управление транспортными системами») представлена модель механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта ДНР.

5. Тема «Критерии эффективности транспортных процессов и систем» (дисциплина «Моделирование взаимодействия транспортных систем») дополнена подходами к оценке эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Проректор по учебной работе
ГОУ ВПО «ДонАУиГС»
канд. гос. упр., доцент



Л.Н. Костина

Приложение Б

Сравнительная характеристика подходов к управлению

Таблица Б.1 – Сравнительная характеристика подходов к управлению

Сущность понятия управления	Название подхода	Авторское мнение	
		Преимущества	Недостатки
1	2	3	4
Управление как явление	Ситуационный	<ol style="list-style-type: none"> 1. Достижение цели предприятия в данных условиях времени 2. Определение условий формирования концепции предприятия по развитию системы управления 3. Учет конкретного набора обстоятельств, влияющих на предприятие в настоящее время 4. Нахождение оптимальных решений в конкретных ситуациях 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Отсутствие стратегического планирования 2. Сложность формирования критериев оценки эффективности управления, учитывая широкий спектр ситуаций, возникающих на предприятии, в связи с чем несколько сужается управляемость управленческого процесса 3. Управление выполняется на уровне ситуации, когда она руководит процессом, а не процесс ситуацией.
Управление как функция	Функциональный	<ol style="list-style-type: none"> 1. Приобретение нового качества системы менеджмента предприятия 2. Создание философии ведения деятельности 3. Повышение квалификации работников всех функциональных подсистем 4. Получение механизма быстрой реакции на изменения условий хозяйствования 5. Четкое распределение функций дает возможность создать устойчиво работающее предприятие 6. Рост качества управления основной деятельностью 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Дифференциация технологий выполнения задач на отдельные, как правило, не связанные между собой фрагменты работ, которые ориентированы на промежуточный результат, который ведет к отсутствию ответственного за конечный результат и контроля над технологией в целом 2. Ориентировка руководства на увеличение численности персонала и осложнения организационной структуры при оптимизации деятельности предприятия 3. Функциональная иерархия искажает и замедляет ход бизнес-процесса и приводит к неоправданно высоким затратам 4. Разрушительная конкуренция между функциональными подразделениями поощряется в большей степени, чем борьба с внешними конкурентами 5. Узкая специализация отдельных сотрудников и подразделений приводит к возникновению проблем на межфункциональных стыках 6. Отсутствует заинтересованность персонала в конечном результате, поскольку плоды их деятельности оторваны от результатов работы организации в целом 7. Главным потребителем результатов деятельности работника является его руководство, а не конечный потребитель 8. Снижение эффективности обмена информацией как внутри предприятия, так и с окружающей средой

Продолжение таблицы Б.1

1	2	3	4
Управление как система	Системный	<ol style="list-style-type: none"> 1. Определение целей, критериев управления и подчинения установленных критериев общей цели 2. Рассмотрение всех элементов системы во взаимосвязи 3. Применение на разных уровнях - от какого-то подразделения ко всему предприятию. В каждом случае объект управления рассматривается как целостная система 4. Направление на слабо структурированные проблемы, поиск оптимального варианта их решения 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Требует высокого профессионализма персонала 2. Использование дорогостоящих технологий, автоматизированных систем управления 3. Не предусматривает разложение на взаимосвязанные процедуры как на «входе» с поставщиками, так и на «выходе» с покупателями и заказчиками
Управление как процесс	Процессный	<ol style="list-style-type: none"> 1. Концентрация на каждом процессе способствует лучшему удовлетворению потребителей 2. Создание ценности относительно конечной продукции сосредоточено в процессах 3. Определение границ рассматриваемого процесса, а также поставщиков и потребителей позволит обеспечить лучшее взаимодействие и понимание требований, которые следует удовлетворить 4. Снижение риска субоптимизации при управлении целостным процессом, проходит через множество отделов 5. Уход от фрагментарной ответственности при назначении менеджеров, ответственных за процесс 6. Управление процессами позволяет создать лучшие основания для контроля ресурсов и времени выполнения работ 7. Учет динамического характера развития организаций 8. Существенное сокращение расходов на управление, достигается за счет исключения дублирования и лишних звеньев управления 9. Внедрение горизонтальных структур управления с незначительной иерархией, основой которых являются бизнес-процессы 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Недостаточность отображения процессным подходом взаимосвязи между элементами управления, изменения в организации в целом, в реализации ее цели в связи с изменениями в каком-то элементе организации 2. Попытки охватить все процессы сразу 3. Обязанности и критерии успешности управления имеют смысл лишь в контексте конкретного процесса 4. Не предусматривает применение при серийном и массовом производстве 5. Снижение возможности профессионального роста и сужение компетенции работников
Управление как система и процесс	Логистический	<ol style="list-style-type: none"> 1. Широкое делегирование полномочий и ответственности исполнителям 2. Сокращение количества уровней принятия решения 3. Сочетание принципа целевого управления с групповой организацией труда 4. Повышенное внимание к вопросам обеспечения качества продукции или услуг, а также работы предприятия в целом 5. Автоматизация технологий выполнения бизнес-процессов 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Сложность внедрения данного подхода 2. Требует высокого профессионализма персонала

Приложение В

Параметры организации общественного транспорта в разных странах

Таблица В.1 – Параметры организации общественного транспорта в городах с разным распределением функций управления между администрацией города и перевозчиками в разных странах

Наименование города (страны)	Транспортная политика	Стратегия	Состояние общественного транспорта	Администрация города (или ее представительство)	Транспортные предприятия
1	2	3	4	5	6
Осло (Норвегия)	Ориентация на пассажира	Реорганизация монополий, создание конкурентного рынка транспортных услуг, стимулирование инноваций для транспортных предприятий	Метро, трамвай, автобус (60%) – монополия; автобус (40%) - частные предприятия	Субсидии – 100 млн евро. Смарт-карты фиксируют фактический объем услуг	Расписание, управление движением, качество обслуживания, безопасность.
Мадрид (Испания)	Социальная стабильность. Лозунг: «Каждому мадридцу - личное место в автобусе»	Все для удобства пассажиров, координация всех видов транспорта, единая система билетов	1900 автобусов большой вместимости (микроавтобусов нет). Для движения автобусов выделена отдельная полоса, единые проездные билеты, табло на остановках информации о прибытии автобусов.	Транспортный консорциум. Мадриду: дотации, тарифы, билетная система, льготы	Техническое состояние автобусов, количество мест, наличие кондиционеров, экологическая безопасность машин

Продолжение таблицы В.1

1	2	3	4	5	6
Гетеборг (Швеция)	Политика привлечения жителей	Стимулирование дохода оператора, экологичности транспорта, качества (55%) по сравнению с ценой (45%). Информация на остановках внутри транспортных средств, льготные системы оплаты, высокий уровень комфорта, экологические виды топлива	Тендеры в 1992-1993 гг. - на 45% снизилась стоимость обслуживания маршрутов, следующий этап - еще на 5%. Контракты на 5 лет.	Маршруты, параметры качества транспортных средств (спецификации автобусов: ЕВРО-2000), тарифы, билетная система, реклама, ценовая индексация предоставленных услуг (по индексу потребительских цен, расходы на топливо, трудовые затраты)	Расписание, безопасность, культура обслуживания. Риск операторов - 25%
Куритиба (Бразилия)	Создание проекта системы общественного транспорта одновременно с градостроительны м проектом	Не требуются государственные дотации	5 радиальных магистралей с удобными пересадочными терминалами, 28% владельцев индивидуального транспорта постоянно пользуются общественным транспортом		Предоставление льгот, установленных законодательством
Лидс (Уэст- Йоркшир, Великобритан ия)	Свободный рынок, конкурсное распределение дополнительных услуг в среде свободного рынка	Размер оплаты, система льгот - все в интересах оператора		Регистрация маршрута, анализ спроса, организация конкурсов, информация о билетной системе	Вход/выход с рынка, типы, количество и качество подвижного состава, уровень обслуживания, тарифы

Продолжение таблицы В.1

1	2	3	4	5	6
Вильнюс (Литва)	В соответствии с требованиями ЕС конкурсное распределение маршрутов, каждый из которых расценивается как товар и продается заказчиком перевозчику	Одинаковые условия для различных перевозчиков. Оценка предложений: запрашиваемая сумма; техническое состояние подвижного состава; перспектива деятельности; удобства обслуживания. Пакеты предложений содержат рентабельные и убыточные маршруты.		Маршруты, расписание, тарифы, емкость подвижного состава, количество рейсов, координирование работы всех маршрутов, финансирование и контроль за работой перевозчиков	Предоставление льгот установленных законодательством
Бишкек (Кыргызстан)	Высокий уровень обслуживания, низкие тарифы	Равный доступ для всех операторов, уровень обслуживания и низкие тарифы (60%), средства обслуживания подвижного состава и опрос водителей (40%)	Различные формы собственности и парки подвижного состава	Маршруты, остановки, скорость, продолжительность движения	Частота движения, операционный часы, перевозочная способность в часы «пик»

Продолжение таблицы В.1

1	2	3	4	5	6
Усть-Каменогорск (Казахстан)	Либерализация рынка транспортных услуг	Отмена государственных субсидий, отмена сдерживания тарифов	Достигнута безубыточность общественного транспорта, сокращение затрат на 1 пассажира, но существенно увеличились тарифы, сократились объемы перевозок, количество маршрутов и подвижного состава	Департамент транспорта: маршруты, расписание, допуск на маршруты, контроль	Количество, типы и качество подвижного состава, тарифы

Приложение Г

Нормативная правовая база Донецкой Народной Республики
в системе общественного транспорта

Таблица Г.1 – Нормативное правовое обеспечение общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Сущность документа	Наименование документа
1	2
<p align="center">Законы Донецкой Народной Республики</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Закон «О транспорте» № 27-ИНС от 27.03.2015г. 2. Закон «О дорожном движении» № 41-ИНС от 17.04.2015г. 3. Закон «Об автомобильных дорогах» № 96-ИНС от 11.12.2015г. 4. Закон «Об автомобильном транспорте» № 77-ИНС от 21.08.2015. 5. Закон «Об обращениях граждан» № 13-ИНС от 20.02.2015. 6. Закон «О городском электрическом транспорте» № 93-ИНС от 16.10.2015г. 7. Закон «О железнодорожном транспорте» №94-ИНС от 13.11.2015г. 8. Закон «О внесении изменений в Закон Донецкой Народной Республики «О дорожном движении»» №169-ИНС от 10.02.2017г. 9. Закон «О внесении изменений в раздел VII Закона Донецкой Народной Республики «Об автомобильном транспорте»» №181-ИНС от 06.05.2017г. 10. Закон «О внесении изменения в статью 38 Закона Донецкой Народной Республики «Об автомобильном транспорте»». 11. Закон «О внесении изменений в некоторые законы Донецкой Народной Республики, регулирующие отношения в сфере внутренних перевозок пассажиров на такси» № 262-ИНС от 09.11.2018г. 12. Закон «О внесении изменений в Закон Донецкой Народной Республики «Об автомобильном транспорте» № 44-ИНС от 21.06.2019г.
<p align="center">Постановления Правительства Донецкой Народной Республики</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Постановление «Об утверждении Положения о порядке выдачи удостоверения водителя, допуска граждан к управлению транспортным средствами и порядка подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей транспортных средств» от 12.03.2015г. №3-10. 2. Постановление «Об утверждении Порядка государственной регистрации (перерегистрации), снятия с учета автомобилей, автобусов, а также самоходных машин, сконструированных на шасси автомобилей, мотоциклов всех типов, марок и моделей, прицепов, полуприцепов, мотоколясок, других приравненных к ним транспортных средств и мопедов» от 12.03.2015г. №3-8. 3. Постановление «О внесении изменений в Постановление Совета Министров Донецкой Народной Республики от 12.03.2015г. № 3-8 «Об утверждении Порядка государственной регистрации (перерегистрации), снятия с учета автомобилей, автобусов, а также самоходных машин, сконструированных на шасси автомобилей, мотоциклов всех типов, марок и моделей, прицепов, полуприцепов, мотоколясок, других приравненных к ним транспортных средств и мопедов» от 10.03.2017г. №3-42. 4. Постановление «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Донецкой Народной Республики» от 26.09.2016г. №11-34.

Продолжение таблицы Г.1

1	2
	<p>5. Постановление «Об утверждении Правил предоставления услуг пассажирского автомобильного транспорта» от 17.12.2016г. №13-9.</p> <p>6. Постановление «Об утверждении Типовых учебных программ профессиональной подготовки, переподготовки и повышения квалификации водителей транспортных средств» от 10.03.2017г. №3-23</p> <p>7. Постановление «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования Донецкой Народной Республики» от 26.04.2017г. №6-5.</p> <p>8. Постановление «Об утверждении срока действия лицензии и перечня документов, прилагаемых к заявлению о выдаче лицензии на осуществление хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом» от 10.08.2018г. №10-12.</p>
<p>Распоряжения Правительства Донецкой Народной Республики</p>	<p>1. Распоряжение «Об утверждении повышающего коэффициента» для коммунальных (муниципальных) предприятий городского пассажирского транспорта ДНР» № 37 от 19.02.2020г.</p>
<p>Распоряжения и приказы Министерства транспорта Донецкой Народной Республики</p>	<p>1. Распоряжение Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О тарифах на перевозку пассажиров и багажа автомобильным транспортом №679-р от 21.11.2016г.</p> <p>2. Распоряжение Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об обеспечения допуска (выдачи разрешений) физическим лицам - предпринимателям и юридическим лицам, осуществляющим перевозки пассажиров по международным маршрутам, к осуществлению пригородных и междугородных пассажирских перевозок» №57-р от 10.04.2020г.</p> <p>3. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Типовых форм билетов на проезд пассажиров и перевозку багажа автомобильным транспортом» №139 от 05.05.2015г.</p> <p>4. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта (трамвай, троллейбус)» №140 от 05.05.2015г.</p> <p>5. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Норм расхода топлива и смазочных материалов на автомобильном транспорте» №141 от 05.05.2015г.</p> <p>6. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О создании системы сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве» №144 от 08.05.2015г.</p> <p>7. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Положения о порядке выдачи временного разрешения на перевозку пассажиров по маршрутам общего пользования Донецкой Народной Республики» №181 от 05.06.2015г.</p> <p>8. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Приказ об утверждении Методических рекомендаций расчета тарифов на оказание услуг пассажирского автомобильного транспорта и городского электротранспорта» №395 от 31.08.2015г.</p>

Продолжение таблицы Г.1

1	2
	<p>9. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Методики распределения субвенций из Республиканского бюджета перевозчикам электрического и автомобильного транспорта за бесплатный проезд в городском пассажирском транспорте общего пользования отдельных категорий граждан, определенных согласно действующему законодательству» №518 от 08.10.2015г.</p> <p>10. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении описания знака соответствия в Системе сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве» №519 от 08.10.2015г.</p> <p>11. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении документа Системы сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве» №520 от 08.10.2015г.</p> <p>12. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Положения о порядке проведения инструктажей по безопасности движения и стажировке водителей автомобильных транспортных средств» №533 от 13.10.2015г.</p> <p>13. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении положений, регулирующих отношения в сфере лицензирования хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом» №534 от 14.10.2015г.</p> <p>14. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Правил ведения Реестра Системы сертификации на транспорте и в дорожном хозяйстве» №786 от 29.12.2015г.</p> <p>15. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений и дополнений в Положение о порядке выдачи временного разрешения на перевозку пассажиров по маршрутам общего пользования Донецкой Народной Республики» №101 от 18.02.2016г.</p> <p>16. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка повышения квалификации руководителей и специалистов, деятельность которых связана с предоставлением услуг автомобильного транспорта» №102 от 19.02.2016г.</p> <p>17. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Инструкции по порядку оформления транспортных документов» №198 от 22.03.2016г.</p> <p>18. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка открытия, аттестации и закрытия автостанций (автовокзалов)» Республики №213 от 28.03.2016г.</p> <p>19. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка определения и требований к классу комфортности автобусов» №222 от 31.03.2016г.</p> <p>20. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Временного порядка использования и заполнения книги учета расчетных операций для подвижного состава предприятий электрического транспорта» №256 от 08.04.2016г.</p> <p>21. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Временного порядка использования и заполнения товарно-кассовой книги для предприятий, осуществляющих городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров» №257 от 08.04.2016г.</p>

Продолжение таблицы Г.1

1	2
	<p>22. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Правил пользования городским электрическим транспортом» №435 от 14.07.2016г.</p> <p>23. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Методики определения ущерба предприятий городского электрического транспорта» №514 от 28.08.2016г.</p> <p>24. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Положение о лицензионной карточке, прилагаемой к лицензиям на предоставление услуг по перевозке пассажиров, опасных грузов автомобильным транспортом» №515 от 23.08.2016г.</p> <p>25. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 05.05.2015г. № 139 «Об утверждении Типовых форм билетов на проезд пассажиров и перевозку багажа автомобильным транспортом» №651 от 07.11.2016г.</p> <p>26. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений во Временный порядок использования и заполнения товарно-кассовой книги для предприятий, осуществляющих городские, пригородные, междугородные и международные перевозки пассажиров» №645 от 02.11.2016г.</p> <p>27. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении положений регулирующих отношения в сфере лицензирования хозяйственной деятельности по перевозке пассажиров автомобильным транспортом» №11 от 16.01.2017г.</p> <p>28. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом» №12 от 16.01.2017г.</p> <p>29. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка контроля за соблюдением лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом» №170 от 10.04.2017г.</p> <p>30. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении плана-графика плановых проверок лицензиатов за соблюдением лицензионных условий осуществления хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом на III квартал 2017 года» №325 от 23.06.2017г.</p> <p>31. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Правил предоставления услуг городским электрическим транспортом» №643 от 25.12.2017г.</p> <p>32. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении плана проверок субъектов хозяйствования» №223 от 16.07.2018г.</p> <p>33. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка регистрации подвижного состава городского электрического транспорта Донецкой Народной Республики» №76 от 26.02.2019г.</p>

Продолжение таблицы Г.1

1	2
	<p>34. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Правила разработки и утверждения сводов правил в сфере транспорта и дорожного хозяйства» №187 от 17.05.2019г.</p> <p>35. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка проверки технического состояния транспортных средств автомобильными перевозчиками» №298 от 20.08.2019г.</p> <p>36. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Порядок регистрации подвижного состава городского электрического транспорта Донецкой Народной Республики» №374 от 11.10.2019г.</p> <p>37. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Положение о лицензировании хозяйственной деятельности по предоставлению услуг по перевозке пассажиров автомобильным транспортом» №15 от 21.01.2020г.</p> <p>38. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «О внесении изменений в Порядок регистрации подвижного состава городского электрического транспорта Донецкой Народной Республики» №75 от 05.03.2020г.</p> <p>39. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Порядка проведения инструктажей по безопасности дорожного движения и стажировки водителей колесных транспортных средств» №34 от 05.02.2020г.</p> <p>40. Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики «Об утверждении Отраслевых Дорожных Норм «Ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования. Виды ремонтов и перечень работ» № 265 от 22.05.2020г.</p>

Приложение Д
Перечень государственных услуг в сфере транспорта
Донецкой Народной Республики

Таблица Д.1 – Государственные услуги в сфере транспорта Донецкой Народной Республики

Наименование государственной услуги	Нормативный правовой акт, регламентирующий предоставление услуги
1	2
Государственная регистрация железнодорожного подвижного состава в Донецкой Народной Республики	Порядок государственной регистрации железнодорожного подвижного состава в Донецкой Народной Республике, утвержденный Приказом Министерства транспорта ДНР от 24.01.2017 г. № 30, зарегистрированным в Министерстве юстиции ДНР от 18 февраля 2017 г. за № 1872 (далее – Порядок регистрации)
Внесение сведений о субъекте хозяйствования в Государственный реестр операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров Донецкой Народной Республики	Порядок ведения Государственного реестра операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров Донецкой Народной Республики и перечень требований, необходимых для государственной регистрации операторов железнодорожного подвижного состава, контейнеров Донецкой Народной Республики, утвержденный Приказом Министерства транспорта ДНР от 12.09.2017 г. №473, зарегистрированным в Министерстве юстиции ДНР от 28 сентября 2017 г. за № 2230
Внесение сведений о субъекте хозяйствования в Государственный реестр перевозчиков железнодорожного транспорта Донецкой Народной Республики	Порядок ведения реестра перевозчиков железнодорожного транспорта Донецкой Народной Республики, утвержденный Приказом Министерства транспорта ДНР от 14.08.2017 г. № 429, зарегистрированным в Министерстве юстиции ДНР от 06 сентября 2017 г. за № 2194
Согласование маршрутов движения по автомобильным дорогам транспортных средств, параметры которых превышают нормативные требования, а также перевозки крупногабаритных, тяжеловесных грузов	Закон Донецкой Народной Республики «Об автомобильных дорогах», принят Постановлением Народного Совета от 11.12.2015 г. № 96-ІНС
Согласование проведения народных гуляний и других массовых мероприятий по согласованию с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики	Закон Донецкой Народной Республики «Об автомобильных дорогах», принят Постановлением Народного Совета от 11.12.2015 г. № 96-ІНС

Продолжение таблицы Д.1

1	2
Согласование проведения спортивных соревнований (кроссы, автогонки, велогонки и др.) на автомобильных дорогах по согласованию с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики	Закон Донецкой Народной Республики «Об автомобильных дорогах», принят Постановлением Народного Совета от 11.12.2015 г. № 96-ІНС
Согласование осуществления производственной деятельности на автомобильных дорогах (размещение временных сооружений, объектов дорожного сервиса, прокладывание инженерных сетей и выполнение иных работ в пределах полос отвода автомобильных дорог), по согласованию с Госавтоинспекцией Министерства внутренних дел Донецкой Народной Республики	Закон Донецкой Народной Республики «Об автомобильных дорогах», принят Постановлением Народного Совета от 11.12.2015 г. № 96-ІНС
Временное разрешение на перевозку пассажиров по маршрутам общего пользования Донецкой Народной Республики	Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 05.06.2015 г. № 181 (с изменениями от 13.07.2015 г. №263, от 18.02.2016 г. №101) «Об утверждении Положения о порядке выдачи временного разрешения на перевозку пассажиров по маршрутам общего пользования».
Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 05.06.2015 г. № 181 (с изменениями от 13.07.2015 г. №263, от 18.02.2016 г. №101) «Об утверждении Положения о порядке выдачи временного разрешения на перевозку пассажиров по маршрутам общего пользования».	Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 13.07.2015 г. № 262 «Об утверждении Положения о порядке выдачи временного разрешения на нерегулярные пассажирские автомобильные перевозки по территории Донецкой Народной Республики и за ее пределами»
Лицензирование отдельных видов хозяйственной деятельности в сфере транспорта	

Приложение Е

Анкета для оценки качества предоставляемых услуг системой общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Уважаемый потребитель транспортных услуг!

Пожалуйста, ответьте на вопросы анкеты. Заполнение анкеты займет у Вас около 15 минут. Опрос является анонимным, все полученные результаты будут использоваться только в обобщенном виде. Ваши ответы важны для дальнейшего улучшения качества предоставляемых услуг системой общественного транспорта Донецкой Народной Республики.

1. Ваш возраст:

- 0101 – до 18 лет
- 0102 – от 18 до 25 лет
- 0103 – от 25 до 40 лет
- 0104 – от 40 до 50 лет
- 0105 – старше 50 лет

2. Ваш пол:

- 0201 – мужской
- 0202 – женский

3. Ваш социальный статус:

- 0301 – учащийся
- 0302 – рабочий
- 0303 – руководитель высшего/среднего звена
- 0304 – госслужащий/военнослужащий
- 0305 – предприниматель
- 0306 – свой вариант _____

4. Город, район:

0401 – свой вариант _____

5. Ваше образование:

0501 – среднее общее

0502 – среднее профессиональное образование

0503 – высшее образование бакалавр

0504 – высшее образование магистр/специалист

0505 – ученая степень

6. Часто ли Вы пользуетесь общественным транспортом?

0601 – каждый день

0602 – 5-6 раз в неделю

0603 – 3-4 раза в неделю

0604 – 1-2 раза в неделю

0605 – практически не пользуюсь, чаще пользуюсь личным транспортом или такси

7. Какой вид транспорта для Вас наиболее предпочтителен?

0701 – автобус

0702 – троллейбус

0703 – трамвай

0704 – маршрутное такси

0705 – поезд

8. Есть ли у Вас проездной билет на общественный транспорт?

0901 – нет

0902 – месячный проездной билет

0903 – льготный проездной билет

9. Какая причина, по Вашему мнению, мешает чаще пользоваться общественным транспортом?

0901 – некомфортный / устаревший подвижной состав

0902 – сильная давка

0903 – необходимость делать пересадки между маршрутами (видами транспорта)

0904 – неудобные остановочные павильоны (или их отсутствие)

0905 – неудобная система оплаты проезда

0906 – удаленность остановки транспорта от дома (работы) или наличие барьеров по пути к остановке

0907 – большие интервалы движения (длительное ожидание)

0908 – некомпетентность водителей

0909 – транспорт рано сходит с маршрута

0910 – нет конкретных причин, личный транспорт удобнее

10. Насколько Вы удовлетворены качеством предоставляемых услуг общественным транспортом (10 – удовлетворен полностью, 1 – не удовлетворен)?

1001 – 1

1002 – 2

1003 – 3

1004 – 4

1005 – 5

1006 – 6

1007 – 7

1008 – 8

1009 – 9

1010 – 10

11. Как, по Вашему мнению, изменилось качество предоставляемых услуг общественным транспортом за последние 3 года?

1101 – снизилось

1102 – не изменилось

1103 – повысилось

Оцените качество предоставляемых услуг по видам транспорта:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Не пользуюсь
12. Трамвай	1201	1202	1203	1204	1205	1206	1207	1208	1209	1210	1211
13. Троллейбус	1301	1302	1303	1304	1305	1306	1307	1308	1309	1310	1311
14. Автобус	1401	1402	1403	1404	1405	1406	1407	1408	1409	1410	1411
15. Маршрутное такси	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1507	1508	1509	1510	1511
16. Поезд	1601	1602	1603	1604	1605	1606	1607	1608	1609	1610	1611

Оцените параметры, влияющие на качество услуг городского пассажирского транспорта (10 - очень сильно влияет, 1 - не влияет):

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
17. Время поездки	1701	1702	1703	1704	1705	1706	1707	1708	1709	1710
18. Время ожидания транспорта	1801	1802	1803	1804	1805	1806	1807	1808	1809	1810
19. Доступные тарифы	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
20. Удобство расположения остановочных пунктов	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
21. Безопасность поездки	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110
22. Информативность	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210
23. Объявление названия остановок	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310
24. Комфортабельность	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410
25. Вместимость транспортного средства	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510
26. Гарантированность уровня обслуживания	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610
27. Скорость движения	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710
28. Компетентность водителя	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810
29. Наличие льгот	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910
30. Поездка без пересадки	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010
31. Время простоя на промежуточных остановках	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110

32. Удобство высадки-посадки	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210
33. Комфорт остановочных пунктов	3301	3302	3303	3304	3305	3306	3307	3308	3309	3310
34. Внешний вид транспортного средства	3401	3402	3403	3404	3405	3406	3407	3408	3409	3410
35. Наличие альтернативных способов перемещения	3501	3502	3503	3504	3505	3506	3507	3508	3509	3510
36. Техническое оснащение транспортного средства	3601	3602	3603	3604	3605	3606	3607	3608	3609	3610
37. Вариант оплаты проезда	3701	3702	3703	3704	3705	3706	3707	3708	3709	3710
38. Экологичность транспортного средства	3801	3802	3803	3804	3805	3806	3807	3808	3809	3810

СПАСИБО ЗА ВАШИ ОТВЕТЫ!

Приложение Ж

Оценка качества транспортного обслуживания наиболее загруженных маршрутов общественного транспорта
Донецкой Народной Республики

Таблица Ж.1 – Оценка качества транспортного обслуживания наиболее загруженных маршрутов общественного транспорта Донецкой Народной Республики

Город	№ маршрута	Маршрут движения	Протяженность маршрута, км	Средняя оценка эксперта								CSI по каждому маршруту, %
				1	2	3	4	5	6	7	8	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Донецк	3	АС «Центр» – Завод «Донгормаш»	6,89	6,2	6,2	6,2	6,2	6,5	6,1	6,7	6,3	63
	4	ДС «Центр» - Пр. Мира	8,83	6,0	5,9	6,1	6,3	6,6	6,7	6,0	6,8	63
	6А	Пр. Кремлевский – Ж/Д Вокзал	3,46	6,9	6,8	6,4	6,4	6,5	6,6	6,5	7,1	67
	7	Ж/Д Вокзал – ул. Софийская	6,83	6,1	5,8	5,6	5,7	5,4	5,9	6,3	6,2	59
	10	Ул. Куйбышева – Пр. Партизанский	14,27	5,8	5,3	5,4	5,9	5,5	5,6	5,5	5,6	56
	11	ДС «Центр» – ДС «мкр-н Восточный»	14,5	5,9	5,4	5,4	5,8	5,5	5,7	5,7	5,5	56
	13	Мкр-н Донской – ДС «Крытый рынок»	12,77	5,8	4,9	5,2	5,8	5,9	6,2	6,1	6,4	58
	14	ДС «Крытый рынок» – ДС «ул. Щетинина»	11,07	6,0	5,8	6,2	6,1	6,0	6,2	5,4	5,0	58
	15	ДС «Буденновская» – Шахта 12/18	9,65	6,0	5,6	5,8	5,9	6,4	6,5	6,2	6,4	61
	18	ДС «Центр» – ДС «мкр-н Восточный»	14,17	6,0	5,8	5,5	5,9	6,1	5,9	5,7	5,7	58
	20	ДС «Буденновская» – ДС «Центр»	11,02	5,8	5,6	6,4	5,8	5,9	6,5	7,0	6,9	62
	27	ДС «ул. Б.Магистральная» – ул. Фабричная	8,1	6,5	6,2	6,3	5,9	6,0	6,3	6,8	6,2	63
	39	ДС «Центр» – ул. Харитоновна	6,23	6,1	5,8	5,7	6,5	6,7	5,9	6,0	6,2	61
	43	С-з Широкий – ДС «Центр»	13	5,2	5,1	5,4	5,3	5,8	5,7	6,0	5,9	56
	46В	ДС «Крытый рынок» – Шахта 12/18	20,33	5,6	5,0	5,5	5,7	5,4	5,3	5,3	5,3	54
49	ДС «ул. Б. Магистральная» – ДС «Центр»	13,23	5,7	6,1	6,0	5,8	5,6	6,3	6,5	6,4	61	
77	ДС «ул. Пинтера» – ДС «Крытый рынок»	21,09	4,9	5,4	5,0	5,8	4,5	5,1	5,2	5,1	51	
Макеевка	1	ДС «Привокзальная» – ДС «Плехановская»	9,18	4,9	5,2	5,4	4,8	4,9	4,6	4,8	4,9	49
	6	ДС «Советская» – ДС «Плехановская»	13,39	6,0	5,8	5,4	6,1	5,9	6,0	6,3	6,2	60
	7	ДС «Червоногвардейская» – ДС «Плехановская»	13,63	5,9	5,6	5,7	5,9	5,7	5,4	5,2	5,8	57
	22	ДС «Советская» – ДС «Привокзальная»	14,3	5,8	5,7	5,8	5,6	5,9	4,9	4,8	5,1	55
	30	ДС «Червоногвардейская» – ДС «Плехановская»	12,03	5,2	5,1	4,8	4,7	4,7	5,4	5,6	5,2	51

Продолжение таблицы Ж.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Горловка	1	Ст. Никитовка – ТТУ	14,37	4,7	4,4	4,6	4,9	5,2	5,4	5,3	5,1	50
	5	ул. Герцена – пос. Кондратьевка	18,52	5,8	5,9	5,1	5,6	6,2	5,0	5,4	5,3	55
	15/87	Автовокзал – пос. Михайловка	8,02	4,8	4,7	5,2	5,3	5,4	5,0	4,9	4,9	50
	101	ул. Жукова – шахта им. Калинина	19,8	4,2	4,1	4,2	4,3	4,2	4,4	4,9	4,3	43
Енакиево	1	Город – п. Ватутино	7,06	4,1	3,9	4,2	3,9	3,8	3,7	4,2	4,3	40
	3	Город - п. им. 40-летия Октября	7,23	4,3	4,2	4,4	4,4	4,8	4,3	4,4	4,5	44
	5	Город - п.им.1905 года»	6,50	4,2	4,5	4,4	4,5	4,2	4,7	4,5	4,7	45
	8	Город–ДСК	5,60	4,5	4,3	4,1	4,2	4,2	4,5	4,6	4,5	44
	11	п. Ватутино-мкрн. Горняк	6,23	4,4	4,3	4,2	4,2	4,4	4,5	4,1	4,0	43
	15	Город–п. Красный городок	7,2	4,1	4,0	4,5	4,4	4,4	4,6	4,6	4,4	44
	25	ул. Баратынского - Автостанция	6,57	4,8	4,4	4,5	4,4	4,7	4,6	4,5	4,4	45
Харцызск	2	Черемушки - посёлок Горное	7,47	4,5	4,1	4,0	4,2	4,6	4,7	4,1	4,2	43
	5	Заводоуправление - Горбольница (хирургия)	9,26	4,2	4,4	4,5	4,4	4,7	4,1	4,2	4,4	44
Шахтерск	5	пос. Горное-пос. Дорофиенко	28	4,1	4,0	3,8	3,7	3,8	3,9	4,2	4,1	40
	6	пост ГАИ-пос. Ольховчик	16	4,0	4,1	4,2	4,4	4,5	3,9	4,1	4,2	42
	9	пост ГАИ-пос. Давыдовка	26	4,1	3,9	3,9	4,2	4,4	4,5	4,4	3,9	42
	12	мкр. Восточный-ул. Октябрьская	30	4,0	4,2	3,9	4,2	4,1	3,9	4,1	4,2	41
	15	мкр. Восточный-ул. Мира	8,2	3,8	4,1	4,2	4,1	3,9	4,1	4,0	3,8	40
	б/н	мкр. Восточный - ЦГБ	13,3	4,1	4,2	3,8	4,1	4,0	3,9	4,0	3,8	40
Торез	2	Микрорайон 3 – ЦОФ Киселевская	6,78	3,9	3,8	4,0	4,1	3,9	3,8	3,9	4,1	39
	23	АС – ш/у Волынское	10,91	4,1	4,0	3,8	3,7	4,0	4,1	3,8	3,7	39
	27	Микрорайон 3 – шахта Объединенная	8,78	4,0	3,8	3,7	3,9	4,0	3,7	3,6	3,5	38
Дебальцево	1	Центральный рынок – пос.8-Марта	5,48	3,9	3,8	3,9	4,0	4,1	3,8	3,7	3,8	39
	3	Центральный рынок – пос. Октябрьский	6,53	4,0	3,8	3,9	3,7	3,8	4,1	4,1	4,0	39
Снежное	1	АС «Городская» – ш-та Северная	6,21	3,7	3,8	3,9	3,7	3,7	3,8	4,0	3,9	38
	3	АС «Городская» – ш-та «Суховская	5,87	3,8	3,7	3,9	4,0	4,1	3,7	3,9	3,8	39
CSI, %	49,91											