

УДК 656.072

**Б. В. Чегодаев, канд. экон. наук****главный специалист отдела метрологии, сертификации, стандартизации и нормативного обеспечения Департамента лицензирования и метрологии Министерства транспорта Донецкой Народной Республики****КОМПЛЕКСНЫЙ МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СФЕРЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК КАК ВЕКТОР РАЗВИТИЯ ЭКОНОМИКИ ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ**

*Рассмотрены особенности функционирования комплексного механизма реализации государственной политики Донецкой Народной Республики в сфере пассажирских перевозок. Выявлена цель и функции государственной политики, а также основные проблемы функционирования пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики.*

**Ключевые слова:** управление, механизм реализации государственной политики, транспорт, пассажирские перевозки, государственная власть, программно-целевое управление

***Постановка проблемы***

Мировой опыт свидетельствует, что во многих развитых странах сначала произошел отказ от использования городского электрического транспорта, но впоследствии из-за существенного ухудшения показателей транспортного сообщения и безопасности движения осуществлялись значительные капиталовложения для его восстановления. Сегодня в крупных городах, особенно исторических, предпочтение отдается проектированию, построению или реконструкции трамвайных и троллейбусных линий, использованию новейших технологий, позволяющих увеличивать скорость и плавность движения, снизить уровень шума и другие негативные последствия воздействия на окружающую среду.

Перевозки пассажиров в Донецкой Народной Республике преимущественно осуществляют перевозчики маршрутных такси, которые дублируют маршруты городского электрического транспорта. Они, как правило, почти не обслуживают льготные категории граждан, вследствие чего предприятия городского электрического транспорта превратились в социального перевозчика. Предоставление бесплатных транспортных услуг льготным категориям граждан компенсируется из государственного и местного бюджетов не в полной мере, в связи с чем не покрываются расходы на их перевозку. Это негативно сказывается на финансовом состоянии предприятий пассажирского транспорта.

Убыточность привела к невозможности обновления основных фондов и подвижного состава, неконкурентоспособности на рынке транспортных услуг, предоставлению транспортных услуг низкого качества, все это сдерживает темпы развития транспортной системы и снижает эффективность экономики и управления.

***Анализ последних исследований и публикаций***

Теоретические и практические аспекты управления пассажирским транспортом современного большого города освещены в работах как зарубежных, так и отечественных ученых. Большой вклад в исследование особенностей механизма сделали такие ученые: Е. В. Будрина, Н. А. Логинова, Ю. М. Меров и др. [1–2]. Вопросам изучения подходов к развитию экономики Донецкой Народной Республики, в контексте совершенствования транспортной составляющей, посвящены работы: С. А. Легкого, А. В. Меркуловой, И. М. Ягнюк, Т. А. Поповой, В. Ю. Припотня, Н. А. Селезнёвой, В. С. Козлова [3–9] и др.

Однако, несмотря на многочисленные исследования, недостаточно освещенными остаются особенности функционирования комплексного механизма реализации государственной политики в системе пассажирских перевозок.

**Целью исследования** является исследование особенностей функционирования комплексного механизма реализации государственной политики в системе пассажирских перевозок и разработка предложений по его усовершенствованию.

### **Изложение основного материала исследования**

Центры экономического пространства, где размещаются предприятия доминирующих отраслей, становятся полюсами притяжения факторов производства, что приводит к формированию полюсов экономического роста. Одной из так называемых точек роста, оказывающих существенное влияние на функционирование производства и социальной сферы территории, выступает транспортная инфраструктура. Транспорт как важнейшая составная часть экономики обеспечивает ее единство и целостность. Транспортная политика во всех странах рассматривается в качестве составляющей общегосударственной стратегии, поэтому транспорт находится под постоянным и достаточно жестким контролем государства.

Единая транспортно-логистическая система Донецкой Народной Республики должна обеспечивать согласованное развитие и функционирование всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортно-логистических потребностей при минимальных затратах. Система пассажирских перевозок является динамической логистической системой, качество функционирования которой зависит от эффективного взаимодействия элементов на уровне логистических потоков. Необходимо непрерывно оценивать эффективность функционирования, затраты и уровень транспортного обслуживания в исследуемой системе [6, с. 112].

Прежде чем приступить к исследованию составляющих комплексного механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок необходимо определить цель его функционирования, а также распределение функций.

Цель функционирования механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок – увеличение согласованности работы предприятий пассажирского транспорта при составлении планов, расписаний движения, а также предоставление качественных транспортных услуг.

Непосредственно процесс предоставления транспортной услуги должно обеспечить само предприятие-перевозчик, без вмешательства иных участников перевозочного процесса. Механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок должен выполнять следующие специальные функции:

- управление финансами;
- управление качеством транспортных услуг;
- удовлетворение потребностей потребителей;
- управление маркетингом в части исследования спроса на перевозки [2, с. 30].

Данные функции могут быть реализованы в системе государственного управления через выполнение общих функций менеджмента: прогнозирование, планирование, организация, координация, мотивация и контроль.

Рассмотрим основные элементы механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок (рисунок 1).

Существующий механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок несовершенен, что выражается в следующих негативных явлениях:

- низкий уровень и несвоевременность финансирования;
- низкий уровень мотивации транспортных предприятий к качественному обслуживанию пассажиров;
- отсутствие комплексного подхода к решению транспортных проблем городов Донецкой Народной Республики;
- отсутствие подходов к оценке эффективности функционирования и развития сферы пассажирских перевозок Донецкой Народной Республики.

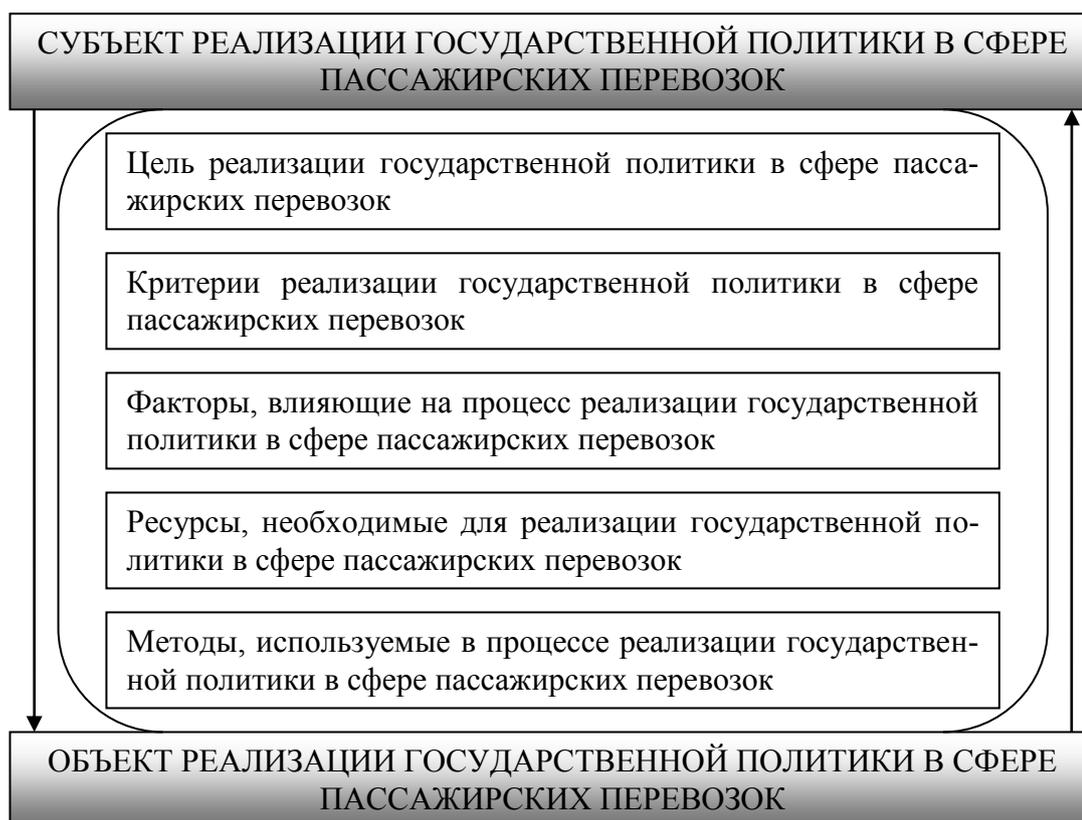


Рисунок 1 – Ключевые составляющие механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок

Основной проблемой сферы пассажирских перевозок является недостаток денежных средств и фактическое отсутствие целевого финансирования предприятий в совокупности с высокой стоимостью затрат на обслуживание подвижного состава.

Выход из ситуации возможен только путем совершенствования системы управления как транспортного комплекса в целом, так и отдельных видов транспорта. Одним из путей совершенствования системы управления предприятиями пассажирского транспорта является внедрение программно-целевого управления в комплексный механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок.

Программно-целевое управление деятельностью предприятия пассажирского транспорта предусматривает использование обоснованных принципов и методов, обеспечивающих эффективное управление целенаправленной деятельностью по созданию услуг нового уровня на основе разработки и реализации целевых программ, основные мероприятия которых связаны с источниками инвестирования, сроками и исполнителями.

Основные принципы программно-целевого управления представлены на рисунке 2.

Программно-целевое управление состоит из совокупности этапов, представленных на рисунке 3.

Программно-целевое управление предназначено для решения сложных проблем, возникающих при реализации крупномасштабных целей. По мнению автора, сущность программно-целевого управления заключается в обосновании главных целей, расчете конкретных показателей, разработке мероприятий и расчете ресурсов, необходимых для их внедрения.

На основе существующего механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок возможна разработка нескольких сценариев дальнейшего развития, а также установление соответствующих сигналов для отслеживания пути, по которому сфера будет двигаться. Сигналы нужны для корректировки развития в том случае, если его направления не отвечают намерениям государственной власти.

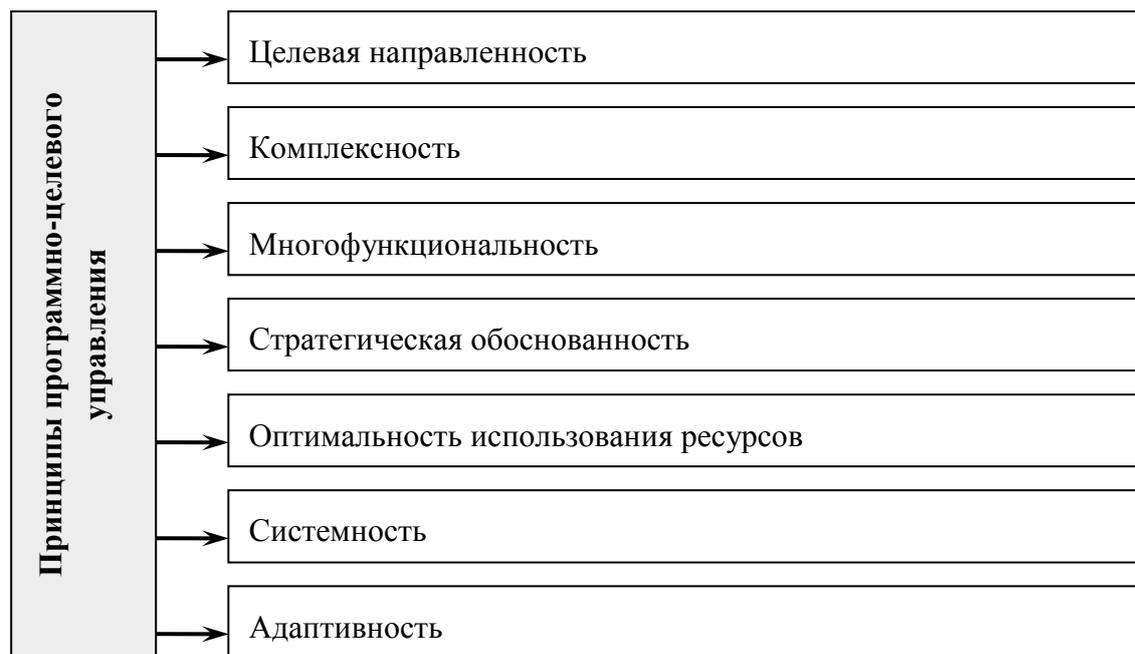


Рисунок 2 – Принципы программно-целевого управления пассажирским транспортом



Рисунок 3 – Этапы программно-целевого управления

В настоящее время для реализации доступны три модели осуществления государственного финансирования сферы пассажирских перевозок, предложенные Е. В. Будриной,

Н. А. Логиновой [1, с. 32], где в качестве основы государственного управления деятельностью транспорта выступит государственное учреждение. При этом его функции и связи с предприятиями пассажирского транспорта будут отличаться в зависимости от выбранного принципа формирования системы управления.

На рисунке 4 отображены возможные модели государственного финансирования сферы пассажирских перевозок.

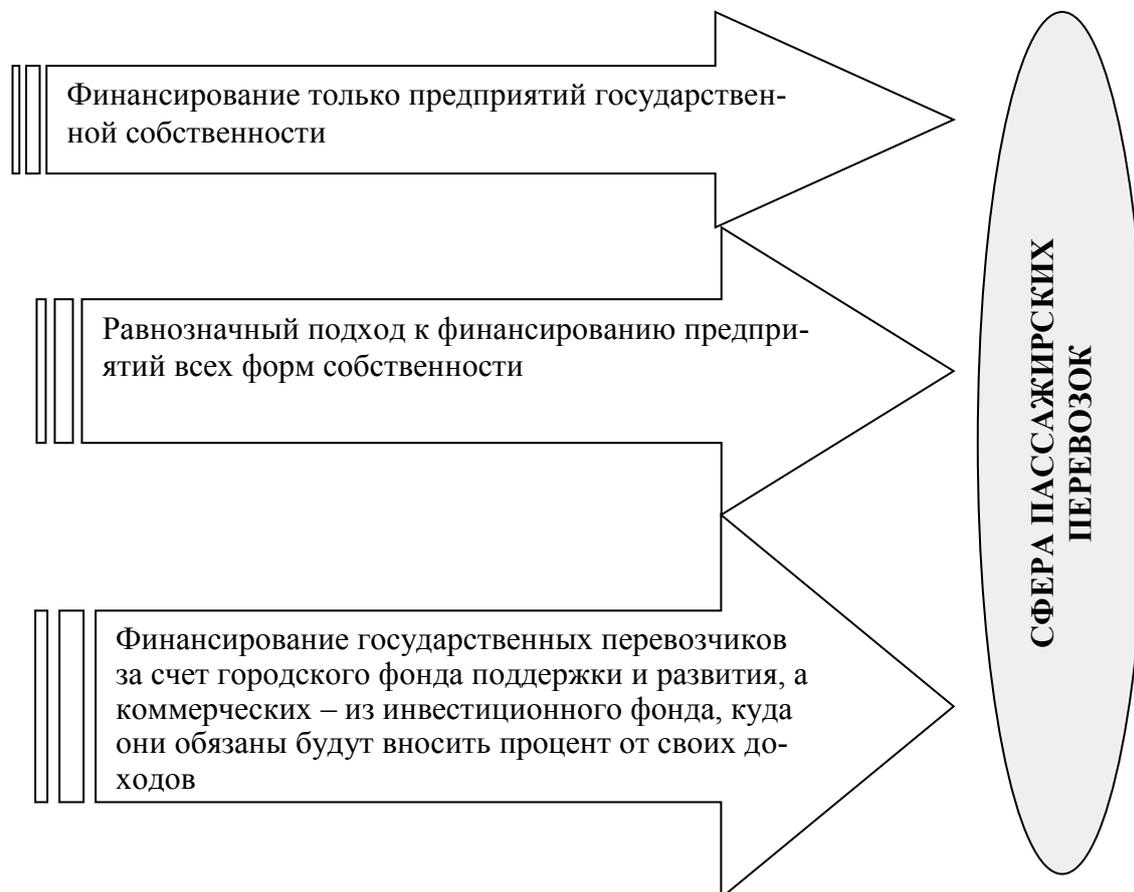


Рисунок 4 – Возможные модели государственного финансирования сферы пассажирских перевозок

Пассажирский транспорт является интегрирующим звеном всей социально-экономической системы Донецкой Народной Республики. Стратегические приоритеты экономического развития Республики обуславливают необходимость совершенствования механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок. Уровень развития инфраструктуры определяет степень эффективности транспортной системы, основным элементом которой является пассажирский транспорт.

### **Выводы**

Таким образом, можно сделать вывод о том, что внедрение программно-целевого управления в механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок при соблюдении последовательности выполнения всех задач программы обеспечит быстрый темп развития транспортного комплекса Донецкой Народной Республики и будет способствовать выведению предприятий пассажирского транспорта из кризиса. Также необходимо определиться с наиболее выгодной моделью государственного финансирования сферы пассажирских перевозок наиболее подходящей для условий функционирования экономики Донецкой Народной Республики.

### **Список литературы**

1. Будрина, Е. В. Механизм управления системой городского пассажирского транспорта / Е. В. Будрина, Н. А. Логинова // Транспорт Российской Федерации. – 2012. – № 3–4(40–41). – С. 30–33.
2. Меров, Ю. М. Городской пассажирский транспорт в условиях государственного регулирования и действия рыночных механизмов: на примере Московского мегаполиса : специальность 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – транспорт)» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Ю. М. Меров ; ФГОУ ВПО «Финансовая академия при Правительстве Российской Федерации». – Москва, 2009. – 197 с.
3. Легкий, С. А. Объект управления тарифообразованием на услуги пассажирского автомобильного транспорта / С. А. Легкий // Менеджер. – 2017. – № 3(81). – С. 184–189.
4. Меркулова, А. В. Формирование логистической концепции: теоретические аспекты / А. В. Меркулова, И. М. Ягнюк // Новое в экономической кибернетике. – 2017. – С. 51–58.
5. Попова, Т. А. Транспортно-логистические кластеры как фактор развития экономики региона // Т. А. Попова, Д. В. Попов // Сборник научных работ серии «Экономика». Вып. 8 «Экономика технологии: императивы роста» / ГОУ ВПО «ДонАУиГС». – Донецк : ДонАУиГС, 2017. – С. 60–69.
6. 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. Секция 7 «Управление проектами развития логистической инфраструктуры Донецкой Народной Республики» : материалы международной научно-практической конференции, 6–7 июня 2017. – Донецк : ДонАУиГС, 2017. – С. 111–113.
7. Припотень, В. Ю. Выбор критериев оптимальности для оценки эффективности транспортной логистической системы / В. Ю. Припотень, Ю. В. Бородач // Торговля и рынок. – 2017. – Том 2, № 4(44). – С. 86–93.
8. Селезнёва, Н. А. Логистические системы на городском пассажирском транспорте / Н. А. Селезнёва, Е. А. Насонова // Научно-технические аспекты развития автотранспортного комплекса : материалы V международной научно-практической конференции, 22 мая 2019 г. – Горловка : АДИ ГОУ ВПО «ДОННТУ», 2019. – С. 313–316.
9. Чегодаев, Б. В. Синергетический эффект от интеграционного развития субъектов экономической деятельности в транспортной сфере / Б. В. Чегодаев, В. С. Козлов // Менеджер. – 2020. – № 1(91). – С. 68–76.

**Б. В. Чегодаев**

*главный специалист отдела метрологии, сертификации, стандартизации и нормативного обеспечения Департамента лицензирования и метрологии  
Министерства транспорта Донецкой Народной Республики*

#### **Комплексный механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок как вектор развития экономики Донецкой Народной Республики**

В ходе исследования рассмотрены особенности функционирования комплексного механизма реализации государственной политики Донецкой Народной Республики в сфере пассажирских перевозок. Выявлена цель и функции государственной политики, а также основные проблемы функционирования пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики.

Убыточность пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики привела к невозможности обновления основных фондов и подвижного состава, неконкурентоспособности на рынке транспортных услуг, предоставлению транспортных услуг низкого качества, все это сдерживает темпы развития транспортной системы и снижает эффективность экономики и управления.

Цель функционирования механизма реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок – увеличение согласованности работы предприятий пассажирского транспорта при составлении планов, расписаний движения, а также предоставление качественных транспортных услуг.

Существующий механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок несовершенен, что выражается, в частности, в таких негативных явлениях, как низкий уровень и несвоевременность финансирования; низкий уровень мотивации транспортных предприятий к качественному обслуживанию пассажиров; отсутствие комплексного подхода к решению транспортных проблем городов Донецкой Народной Республики; отсутствие подходов к оценке эффективности функционирования и развития сферы пассажирских перевозок Донецкой Народной Республики.

Выход из ситуации возможен только путем совершенствования системы управления как транспортного комплекса в целом, так и отдельных видов транспорта. Одним из путей совершенствования системы управления предприятиями пассажирского транспорта является внедрение программно-целевого управления в комплексный механизм реализации государственной политики в сфере пассажирских перевозок.

**УПРАВЛЕНИЕ, МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ, ТРАНСПОРТ, ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ, ГОСУДАРСТВЕННАЯ ВЛАСТЬ, ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

*B. V. Chegodaev*

*Main Specialist at the Department for Metrology, Certification, Standardization  
and Regulatory Support of the Department of Licensing and Metrology of the Ministry of Transport  
of the Donetsk People's Republic*

**Comprehensive mechanism for the State Policy Implementation in the Field of Passenger  
Transportation as a Vector of the Donetsk People's Republic Economic Development**

In the course of the study, the features of the complex mechanism functioning for the implementation of the Donetsk People's Republic state policy in the field of the passenger transportation are considered. The purpose and functions of the state policy, as well as the main problems of the passenger transport functioning in the Donetsk People's Republic, are identified.

The passenger transport unprofitability in the Donetsk People's Republic led to the impossibility of the fixed assets and rolling stock renewing, uncompetitiveness in the transport services market, the provision of low-quality transport services. All this constrains the pace of the transport system development and reduces the economy and management efficiency.

The purpose of the mechanism functioning for the state policy implementation in the field of the passenger transportation is to increase the consistency of the passenger transport enterprises work in the preparation of plans, traffic schedules, as well as the provision of high-quality transport services.

The existing mechanism for the state policy implementation in the field of the passenger transportation is imperfect, which is expressed, in particular, in such negative phenomena as low level and delay in financing; low level of the transport companies motivation to provide the high-quality passenger service; lack of the integrated approach to solving transport problems of the Donetsk People's Republic cities; lack of approaches to assessing the effectiveness of the functioning and development of the passenger transportation sphere in the Donetsk People's Republic.

A way out of the situation is possible only by improving the management system of both the transport complex as a whole and transport individual. One of the ways to improve the management system of passenger transport enterprises is to introduce program-targeted management into a comprehensive mechanism for implementing the state policy in the field of passenger transportation.

MANAGEMENT, STATE POLICY IMPLEMENTATION MECHANISM, TRANSPORT, PASSENGER  
TRANSPORTATION, STATE AUTHORITY, PROGRAMM-TARGETED MANAGEMENT

**Сведения об авторе:**

**Б. В. Чегодаев**

SPIN-код: 6655-6880

AuthorID: 898786

Телефон: +38 (071) 362-57-80

Эл. почта: borislav848484@mail.ru

*Статья поступила 05.05.2021*

*© Б. В. Чегодаев, 2021*

*Рецензент: С. А. Легкий, канд. экон. наук, доц., АДИ ГОУВПО «ДОННТУ»*