

А.В. Половян, К.И. Сеницына. – Донецк, ГУ «Институт экономических исследований»: Вестник ИЭИ. 2019. – №4. – С. 5-9.

10. Региональные проблемы стабильного развития предприятий / Е.А. Гребенкова, науч. руков. Р.И. Балашова // Сборник материалов научно-практической конференции студентов и молодых ученых к 30-летию кафедры экономики предприятия «Ресурсосбережение. Эффективность. Развитие.», г. Донецк, 15 октября 2015 г.– Изд-во: Донецкий национальный технический университет, 2015. – С. 213-218.

11. Астратова Г.В. Эволюция маркетинговой парадигмы: новое видение / Г.В. Астратова, О.А. Рушицкая // Актуальные проблемы экономики и права. – 2016. – №1 (37). – С. 35-47. // URL: <https://www.elibrary.ru/item.asp?id=25612703>

УДК 351.81:656.025.2

DOI

## **РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА КАК ОСНОВА КАЧЕСТВА ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ**

**Берко А. К.**

*ассистент*

*ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и государственной службы при Главе Донецкой Народной Республики», Донецк, ДНР*

Одним из главных показателей развития определенной территории и каждого отдельно взятого гражданина является достойное качество жизни. В результате исследования установлено, что повышение транспортной доступности для населения играет особую роль в социально-экономическом развитии государства и повышении уровня и качества жизни населения. В статье изучена сущность понятия «общественный транспорт» и его отличительные особенности. Рассмотрены принципы, направления и определены органы, задействованные в формировании и реализации государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики.

**Ключевые слова:** *государственная политика, система, общественный транспорт, пассажир, транспортная услуга, качество жизни, население, потребность.*

# IMPLEMENTATION OF PUBLIC POLICY IN THE PUBLIC TRANSPORT SYSTEM AS THE BASIS OF THE QUALITY OF LIFE OF THE POPULATION

**Berko A. K.**

*assistant*

*SEE HPE «Donetsk Academy of Management and Public Administration under the Head of Donetsk People's Republic», Donetsk, DPR*

One of the main indicators of the development of a certain territory and each individual citizen is a decent quality of life. As a result of the study, it was found that increasing transport accessibility for the population plays a special role in the socio-economic development of the state and improving the level and quality of life of the population. The article studies the essence of the concept of "public transport" and its distinctive features. The principles, directions and the bodies involved in formation and realization of the state policy in system of public transport of Donetsk People's Republic are considered.

**Keywords:** *public policy, system, public transport, passenger, transport service, quality of life, population, need.*

*Постановка проблемы.* Общественный транспорт представляет собой сферу, оказывающую огромное влияние на абсолютное большинство населения. Едва ли найдется человек, никогда не пользовавшийся этим видом услуг. Его качество затрагивает огромный пласт современного общества. Поэтому в современном мире так важны законодательное регулирование в системе общественного транспорта, его эффективная организация, безопасность, широкий выбор услуг для пассажиров, учет пожеланий клиентов, реальные и прозрачные тарифы.

Тема общественного транспорта играет важную роль в XXI столетии еще и потому, что во всем мире идут активные дискуссии об изменении климата, вредном влиянии транспортных выбросов в атмосферу и их возможных последствиях. Таким образом, вопросы общественного транспорта должны быть обязательной составной частью государственной политики.

*Анализ последних исследований и публикаций.* Обзор основных концепций качества жизни представлен в работах С. Айвазян, В. Степанова, М. Козлова [1] и др. Исследования влияния транспортной обеспеченности и доступности на качество жизни населения посвящены: Е. Бережновой [3], А. Кудрявцева [5] и др.

Изучению состояния системы общественного транспорта Донецкой Народной Республики посвящены работы: Р. Лизогуб [4], Л. Миротина [6], Т. Поповой [9], А. Рахматуллиной [10] и др.

Основы государственной политики в области устойчивого развития городских транспортных систем рассмотрены в работе Н. Асаула [2].

*Целью статьи* является изучение и выявление направлений развития государственной политики в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики как одного из основных показателей качества жизни населения.

*Изложение основного материала.* Одним из главных показателей развития определенной территории и каждого отдельно взятого гражданина является достойное качество жизни.

Показатель качества жизни отдельно взятого гражданина имеет две составляющие. Первая из них заключается в обусловленных общечеловеческих базовых и второстепенных нуждах, согласно пирамиды А. Маслоу (потребность в еде, жилье, поддержании здоровья, передвижении, обретении новых качеств, знаний, умений, навыков). Вторая – выражается в выгоде, которую возможно извлечь для эффективной жизнедеятельности, а также профессиональной, культурно-развлекательной и общественной жизни. Учитывая это, термин «качество жизни» является более широким и кроме экономико-хозяйственных потребностей включает и те, что прямо не связаны с получением материальной выгоды. К таковым можно отнести защиту окружающей среды, обеспечение безопасности территории, социальные взаимосвязи, психологическая стабильность, формирование морально-духовных качеств, устоев, ценностей.

Уровень и качество жизни являются сложными и многогранными категориями. Имеется ряд разносторонних концепций, которые легли в основу определения данных понятий.

Под качеством жизни можно понимать совокупность благ, выставляемых гражданам как «развитое индустриальное общество», «общество менеджеров», в которых существует компонент личной заинтересованности и научно-организационного подхода.

С. Айвазян был приверженцем отечественной школы экономики труда и оценки жизни населения. В ней представлены следующие трактовки некоторых понятий:

1. Уровень жизни определяется как уровень удовлетворения моральных и экономических нужд общества, составляющих степень их благополучия.

2. Качеством жизни выступает комплекс политических, экономических, социальных, экологических, технологических, институционально-организационных обстоятельств, в которых живёт и функционирует общество.

3. Образом жизни автор называет такие жизненные ориентиры, как идеология (вера) общества, обусловленная сложившимися традициями, а также историческими предпосылками общества, куда относят юридические традиции, повседневный жизненный уклад, взаимоотношения в каждой ячейке общества, обуславливающие модели общественного [1].

Но, несмотря на это, единая концепция по трактовке качества и уровня жизни до настоящего времени принята не была. В связи с этим, уровень жизни часто определяют, как уровень предоставления обществу востребованных благ и сервиса, которые могут носить как материальный, так и духовно-нравственный характер, а также степень насыщения ими общества, уровень удовлетворенности первостепенных и второстепенных нужд обществ такими благами. Такая трактовка является весьма обширной, так как включает различные аспекты жизнедеятельности индивида, характеризует благополучие населения в целом, а также отдельных его лиц.

Не редкость, когда исследователи определяют термины «качество жизни» и «уровень жизни» в рамках своего видения, которое может кардинально отличаться. В этом случае каждый из них выделяет свой перечень показателей и критериев оценивания, определения этого параметра по отношению к обществу.

Дж. Гэлбрейт считал, что экономически развитые государства обеспечивают надлежащее удовлетворение материальных потребностей, что определяет тот факт, что рост спроса на продукты труда с увеличением фактических объемов физического производства практически не происходит. В связи с этим, на первое место следует выносить потребности нематериального характера. Он считал, что методом нивелирования капиталистических противоречий можно считать стабилизацию повышения эффективности соотношения расходов и затрат, достижимого путём инвестиционных вливаний, способствующих поднятию показателей уровня жизни общества, обеспечению экологически позитивного состояния, совершенствованию физического производства и государственного сервисного обслуживания.

Н. Маликов и С. Баженов рассматривали данный показатель в общих чертах, определяя его как степень развития и удовлетворения существующих нужд и заинтересованностей общества. Они полагали, что показатель можно определить посредством выявления социального самочувствия общества, сформированного на основе общественных ценностей и интересов, а также посредством определения качественных характеристик потребления. Таким образом, качество жизни выступает

уровнем удовлетворённости нужд общества в сравнении с установленными нормативами.

Важным в сегодняшнем понимании данного определения является рассмотрение различных субъективных и объективных элементов оценивания качества жизни. При этом объективной стороной выступают стандарты и статистические показатели, дающие возможность сложить мнение об уровне удовлетворённости существующих нужд и интересов общества.

Изучение уровня жизни нацелено на определение существующих закономерностей обеспечения благополучия населения. Для этого необходимо принять во внимание такие факторы:

- совокупный анализ параметров видоизменения показателей уровня жизни;
- отделение категорий граждан по потребностям и благосостоянию;
- анализ влияния различных факторов социально-экономического характера на уровень жизни.

В особенности, ведущее значение принадлежит последнему фактору по сравнению с установленными нормативами их потребления, а также созданию на почве этого комплексных показателей уровня жизни. Уровнем жизни наглядно показывается социальное неравенство различных слоёв населения.

Кроме политико-экономических и хозяйственно-бытовых характеристик жизни индивида, сюда же можно отнести и их психологическую оценку такого образа жизни. При этом, главным отображением уровня жизни можно назвать не только совокупность культурно-бытовых структур, но и часть удовлетворённого общества количеством и качеством услуг, которые предоставляются такими структурами.

Качество жизни, выступая совокупной оценкой состояния жизни общества, подразумевает также теоретический подход к критериям, отображающим степень удовлетворения нужд индивида, степень его достижения своих жизненных ориентиров, по отношению к базовым общественным стандартам и потенциально возможным ресурсным обеспечениям общества.

Данный показатель относится не только к уровню жизни населения, хотя этот показатель составляет большую часть качества жизни, но помимо него также существует показатель общественного комфорта. Его можно определить по признакам удовлетворенности нужд общества в заданных общественных условиях при наличии их уверенности в сохранении своей психической стабильности и физической полноценности, креативности и персональной свободы.

Показатели качества жизни зачастую выступают как целевой ориентир общественной эволюции, а могут выступать и заданным параметром. Государственная деятельность направлена на то, чтобы обеспечить достойный уровень жизни и не допустить падение этого показателя ниже пороговых значений.

За период изучения данной проблематики термин «качество жизни» принял стойкие характеристики в научном мире, на уровне с другими рассмотренными понятиями. Интерес к изучению проблем качества жизни общества наблюдается, как правило, в весьма благосостоятельных регионах, исполнительные органы которых уделяют особое внимание не только вопросам социальной защиты, но и вопросам устойчивого социального развития.

Определение показателей уровня жизни является непростым и многозначным процессом. Это обусловлено тем, что он находится в прямой зависимости от структуры и масштабов нужд населения, а также имеет ресурсные ограничения возможностей их удовлетворения. При этом учитывается ряд факторов экономического, политического и социального положения в государстве, которые становятся средством ресурсных ограничений.

Уровень жизни служит составляющей качества жизни общества и выступает параметром отбора целевых ориентиров при выборе направлений государственной политики. Многие социологи полагают, что основной трактовкой понятия «качество жизни населения» нужно считать его видение как комплекс критериев совокупного благополучия общества, которые отображают степень физического потребления (уровень жизни) и потребление предоставляемых государством услуг на бесплатной основе.

Достойное качество жизни обеспечивается в случае:

- наличия серьёзного жизненного потенциала;
- наличия стойких целей, потребностей, высокой духовности и поведенческих манер;
- удовлетворенности первичных потребностей согласно пирамиде потребностей А. Маслоу;
- выставления приоритетов в пользу вторичных потребностей; – осуществления осознанной поэтапной размеренной жизнедеятельности с наличием конкретных результатов, в которых приоритетными являются позитивные эмоции.

Качество жизни выступает совокупностью характеристик, указывающих на уровень достижения ведущих стратегических целей общества, удовлетворения их личных интересов.

Чтобы понять сущность рассматриваемого понятия как социально-экономической категории, необходимо обозначить ее главную

отличительную особенность: она применима по отношению ко всем направлениям деятельности населения.

Качество жизни характеризуется двумя составляющими – субъективной и объективной. С одной стороны, к критериям объективного оценивания относятся теоретически обоснованные эталоны интересов и нужд населения. По их соотношениям можно сложить мнение об удовлетворении таких нужд и интересов. В противовес этому, субъективные нужды и интересы в обществе весьма уникальны, поэтому уровень их удовлетворения может значительно варьироваться и оценивается только сами индивидами.

Качество жизни показывает, насколько развиты и удовлетворены все потребности и интересы каждого отдельно взятого человека и людей, в совокупности. Это можно оценить, как по различным особенностям видов деятельности, так по жизнеощущениям людей. Уровень жизни содержит итоги и род занятости, этнические, экономические, социально-демографические и прочие компоненты жизнедеятельности.

Оценка качества жизни зависит от многих факторов: повышение уровня жизни, остановка депопуляции населения и сохранение человеческого капитала. Характеристикой эффективного управления инфраструктурой на территориях с достаточно низкой плотностью населения, на наш взгляд, могут стать обеспеченность и доступность общественного транспорта. Транспортная обеспеченность территории применяется в качестве одной из экономических характеристик и подразумевает возможность субъектов пользоваться общественным транспортом. Транспортная доступность, в контексте повышения качества жизни населения, определяется, как возможность воспользоваться объектами транспортной инфраструктуры и услугами общественного транспорта для различных групп населения и характеризуется как временные затраты на передвижение с какой-либо целью и доступностью социальных услуг, экономической или ценовой доступностью транспортных услуг [3;5].

Понятие «общественный транспорт» до сих пор не имеет строгого определения, как в экономическом, так и в юридическом смысле и используется лишь в качестве противоположного понятию «личный транспорт».

По нашему мнению, к общественному транспорту относятся все виды пассажирского транспорта, предоставляющие транспортные услуги по перевозке людей по заранее установленным, неизменным маршрутам, способу доставки, размеру и форме оплаты.

Основные отличительные особенности общественного транспорта от других видов и способов перевозок пассажиров представлены на рисунке 1.

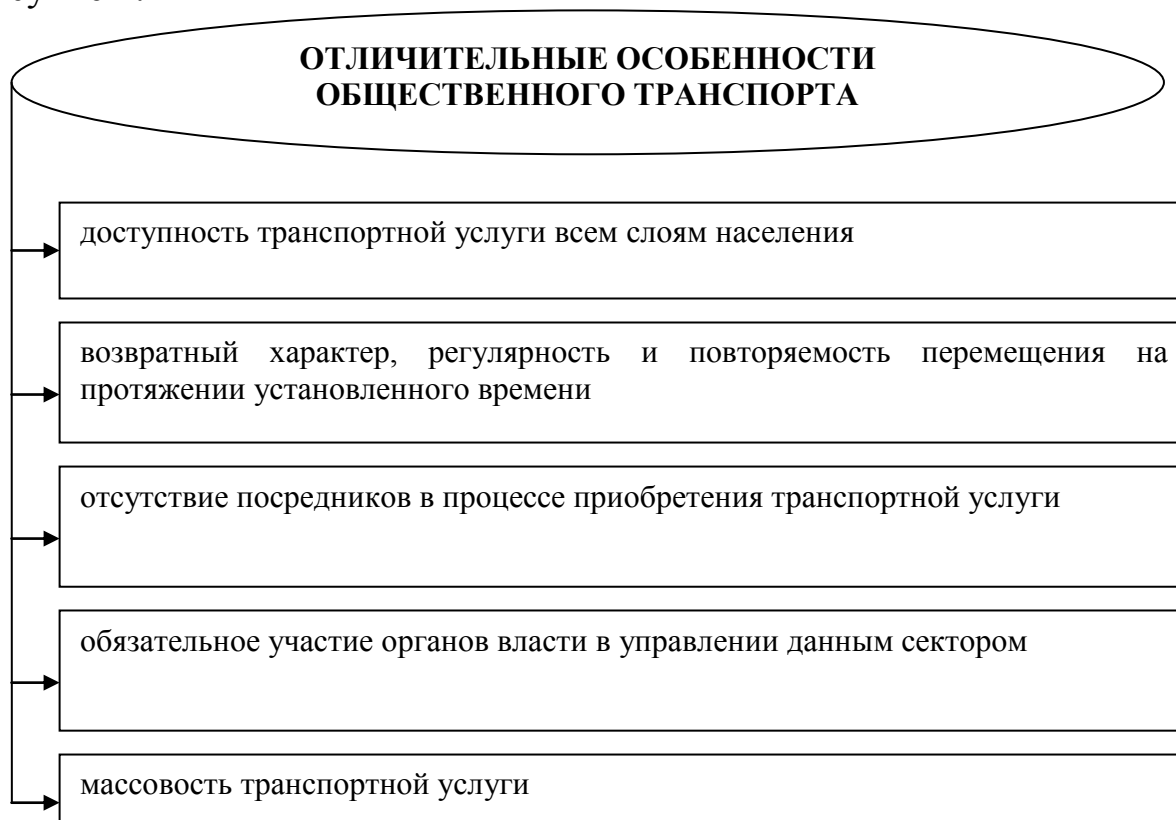


Рисунок 1 – Отличительные особенности общественного транспорта от других видов [составлено автором]

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.

Система общественного транспорта – это совокупность взаимосвязанных элементов, используемых в процессе оказания общедоступных транспортных услуг пассажирам.

Формирование и реализацию государственной политики Донецкой Народной Республики в системе общественного транспорта осуществляют органы исполнительной власти, органы местного самоуправления и другие уполномоченные на то органы в пределах своих полномочий.

Государственное управление в системе общественного транспорта осуществляется путем проведения и реализации экономической и социальной политики, включая предоставление дотаций на перевозки пассажиров [8].



Государственная политика Донецкой Народной Республики в системе общественного транспорта направлена на создание благоприятных условий для развития, удовлетворения потребностей граждан в доступных, качественных и безопасных перевозках [7].

Государственная политики в системе общественного транспорта основывается на принципах:

- доступности транспортных услуг для населения;
- приоритетности развития общественного транспорта в пределах населенных пунктов;
- безубыточной работы перевозчиков.

Реализация государственной политики в системе общественного транспорта осуществляется путем:

- формирования нормативно-правовой базы в данной сфере;
- осуществления государственного контроля за техническим состоянием общественного транспорта и обеспечением безопасности движения;
- содействия реализации инвестиционных и инновационных проектов в этой сфере;
- обеспечения защиты прав пользователей транспортных услуг;
- формирования тарифной политики;
- обеспечения охраны окружающей среды при выполнении перевозок общественным транспортом [7].

Законодательство является не только составной частью государственной политики в системе общественного транспорта, но и основным инструментом ее реализации. В свою очередь, развитие законодательства во многом зависит от состояния государственной политики, четкого определения ее приоритетов.

При этом успешная реализация даже самой прогрессивной политики в системе общественного транспорта может быть достигнута только при соответствующих институциональных преобразованиях, необходимость которых также должна быть закреплена на законодательном уровне.

На протяжении многих лет концепции, программы, стратегии развития пассажирских перевозок принимались, как правило, для отдельных видов транспорта. В современных условиях общественного развития, предъявляющих новые требования к транспортному обслуживанию населения, ключевым понятием становится «комплексная мобильность». Соответственно, эпоха автономного развития отдельных видов пассажирского транспорта уходит в прошлое и главными направлениями в этой области должны стать интегрированное развитие общественного транспорта, а также его

сбалансированность с градостроительством и другими системами жизнеобеспечения.

В странах развитых и развивающихся странах в течение последних двадцати лет целенаправленно вырабатываются единые рамочные документы, определяющие не только приоритеты развития общественного транспорта, но и закрепляющие универсальные права пассажиров, их унификацию для всех видов транспорта.

Таким образом, современная государственная политика в системе общественного транспорта Донецкой Народной Республики должна быть направлена на решение следующих первоочередных задач:

- содействие реализации концепции устойчивого развития;
- поддержка устойчивой мобильности всех категорий населения;
- координация работы всех видов общественного транспорта;
- повышение уровня удовлетворенности потребителей транспортными услугами;
- создание условий для стабильной и эффективной транспортной деятельности.

Для ее реализации предстоит осуществить многие организационные мероприятия, среди которых:

- строительство или модернизация пересадочных транспортных узлов, создающих безопасные условия для движения пешеходов и облегчающие их пересадку из одного вида транспорта в другой;
- использование в общественном транспорте современных платежных средств и единых систем продажи билетов;
- предоставление пассажирам текущей информации о движении транспортных средств по маршрутам общественного транспорта;
- создание механизмов субсидирования или перераспределения бюджетных средств, необходимых для обеспечения организации работы общественного транспорта;
- непрерывный мониторинг работы общественного транспорта;
- повышение качества предоставляемых транспортных услуг системой общественного транспорта;
- разработка подходов к оценке эффективности функционирования механизма реализации государственной политики в системе общественного транспорта.

Реальная оценка динамики развития общественного транспорта должна производиться на основе системы показателей, отражающих:

- мобильность населения и уровень транспортной доступности;
- обеспеченность населенных пунктов транспортными коммуникациями;
- количество маршрутов и периодичность выполнения перевозок пассажиров;

– удовлетворенность потребителей качеством транспортных услуг, предоставляемых системой общественного транспорта.

С каждым годом постепенно уменьшается объем перевезенных пассажиров общественным транспортом, главная причина заключается не только в снижении качества транспортных услуг. Здесь и изменение структуры занятости населения, и характера потребительских предпочтений, количества населения. Однако бесспорным представляется то, что, если бы общественный транспорт предоставил услугу, в большей степени отвечающую ожиданиям потребителей, цифры, характеризующие объем перевозок, были бы значительно выше. Это положительно повлияло и на общество, и на государство и, к слову говоря, и на окружающую среду.

К сожалению, из практики управления процессом развития общественного транспорта сегодня исчезли методы научного обоснования целей и задач, а также расчеты экономической обоснованности принимаемых и реализовываемых решений. Краткое определение сущности современного метода принятия решений по развитию системы общественного транспорта выглядит приблизительно так: «на основании просьб и жалоб».

Правительство всех стран прилагают значительные усилия для обеспечения надлежащего развития общественного транспорта. Каждая страна, делает это по собственному усмотрению, однако все они стремятся оптимизировать затраты и максимизировать качество предоставляемых услуг.

*Выводы.* Таким образом, для обеспечения устойчивого развития Донецкой Народной Республики сегодня необходима не только новая концепция дальнейшего развития общественного транспорта, но и целостная система нормативно-правового регулирования отношений, возникающих при организации и выполнении перевозок пассажиров общественным транспортом.

### ***Список использованных источников***

1. Айвазян, С.А. Измерение синтетических категорий качества жизни населения региона и выявление ключевых направлений совершенствования социально-экономической политики / С.А. Айвазян, В.С. Степанов, М.И. Козлова // Прикладная эконометрия, 2006. – №2. – С. 18-84.

2. Асаул, Н.А. Основы государственной политики в области устойчивого развития городских транспортных систем / Н.А. Асаул [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.rostransport.com/science\\_transport/pdf/2015/3-6.pdf](http://www.rostransport.com/science_transport/pdf/2015/3-6.pdf).

3. Бережнова, Е.И. / Влияние транспортной обеспеченности и доступности на качество жизни населения субъектов Дальневосточного федерального округа / Е.И. Бережнова, А.А. Гришина // Известия ДВФУ. Экономика и управление, 2019. – №1. – С. 48–56.

4. Кудрявцев, А.М. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования / А.М. Кудрявцев // Российское предпринимательство, 2013. – №24 (246). – С. 139–144.

5. Лизогуб, Р.П. Состояние организации перевозок пассажиров городским пассажирским транспортом Донецкой Народной Республики / Р.П. Лизогуб, А.К. Берко // Менеджер. – 2019. – № 4 (90). – С. 184-190.

6. Логистика: общественный пассажирский транспорт: учебник для студентов экономических вузов / Под общ. ред. Л.Б.Миротина. – М.: Издательство «Экзамен», 2003. – 224 с.

7. О городском электрическом транспорт [Электронный ресурс]: Закон ДНР №93-ІНС [принят Постановлением Народного Совета 16 октября 2015 г.: по состоянию на 16 марта 2020 г.] //Официальный сайт Народного Совета Донецкой Народной Республики. – Режим доступа: <https://dnrsovetsu/zakonodatelnaya-deyatelnost/prinyaty/zakony/zakon-o-gorodskom-elektricheskom-transporte-donetskoj-narodnoj-respubliki/>.

8. О транспорте [Электронный ресурс]: Закон ДНР №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://dnrsovetsu/zakon-o-transporte/>.

9. 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.

10. 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.