

УДК 656.13:658
DOI

ЭФФЕКТИВНОСТЬ УЧАСТИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ СТРУКТУР В РАЗВИТИИ МЕХАНИЗМА УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА ДОНЕЦКОЙ НАРОДНОЙ РЕСПУБЛИКИ

ДЯТЛОВ В.В.,
старший преподаватель кафедры
административного права
ГОУ ВПО «Донецкая академия управления и
государственной службы при Главе Донецкой
Народной Республики»,
Донецк, Донецкая Народная Республика

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы об эффективности участия государственных структур в решении проблем пассажирского комплекса Донецкой Народной Республики; вопросы, связанные с возможностью использования передовых технологий при оперативном управлении транспортными потоками на линии, новейших автоматизированных систем мониторинга и диспетчеризации на автомобильном транспорте; вопросы по совершенствованию дорожной инфраструктуры и защиты экологии от воздействия транспортных потоков. А также и пути их внедрения в пассажирский комплекс Республики.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, транспортные потоки, автоматизированные системы, предприятие-перевозчик, эффективность управления предприятиями, законодательные акты, правотворческая деятельность, государственные структуры, АСУДД, экология, Донецк, Донецкая Народная Республика

THE EFFECTIVENESS OF PARTICIPATION OF STATE STRUCTURES IN THE DEVELOPMENT OF THE MECHANISM OF MANAGEMENT OF PASSENGER TRANSPORT ENTERPRISES OF THE DONETSK PEOPLE'S REPUBLIC

DYATLOV V.V.,
Senior Lecturer of the Department of
Administrative Law
SEE HPE «Donetsk Academy of Management and
Public Administration under the Head of Donetsk
People's Republic»,
Donetsk, Donetsk People's Republic

Abstract. The article discusses the issues of participation of state structures in solving the problems of the passenger complex of the Donetsk People's Republic. The possibility of using advanced technologies in the operational management of traffic flows on the line – the introduction of automated monitoring and dispatching systems in road transport. Questions on improving road infrastructure and protecting environmentalists from the impact of traffic flows, and ways of their implementation in the passenger complex of the Republic.

Keywords: passenger transport, traffic flows, automated systems, carrier enterprise, efficiency of enterprise management legislative packages, lawmaking activities, state structures of ASUDD ecology, Donetsk, Donetsk People's Republic

Актуальность. Ситуация, сложившаяся в Донецкой Народной Республике, в том числе и экономическая, требует усовершенствования процессов регулирования хозяйственной деятельности, и, в первую очередь, транспортного сектора экономики,

который является связующей артерией всех отраслей народного хозяйства. Одним из ведущих направлений транспорта в сложившихся условиях социально-экономической неопределённости, который обеспечивает жизнедеятельность граждан, является автомобильный транспорт. Именно он предназначен для решения сложившихся экономических проблем, связанных с увеличением объёмов перемещения товаров и физических лиц. В настоящее время пассажирский транспорт Донецкой Народной Республики испытывает ряд проблем, и основной проблемой является то, что общественный транспорт практически остаётся убыточным. Для решения проблем пассажирского комплекса необходимо, прежде всего, учитывать опыт зарубежных стран. Это использование передовых технологий при оперативном управлении транспортными потоками на линии, внедрение автоматизированных систем мониторинга и диспетчеризации на автомобильном транспорте. Это программы модернизации транспорта и совершенствования дорожной инфраструктуры, а также защиты экологии от воздействия транспортных потоков в Республике. Это мероприятия по достижению мировых стандартов в вопросах управления финансами (образование тарифов и дотирование услуг). Это решение вопросов по обновлению подвижного состава, дифференцированному подходу к внедрению более рациональных структур автотранспортных средств на внутригородских маршрутах. Т.е. государственные структуры должны оказывать непосредственное влияние на развитие механизма управления предприятиями пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики путём объединения элементов технического, организационного, финансового, экономического направлений деятельности предприятий отрасли в единый механизм, а также путём создания новых объектов управления дорожным движением.

Анализ последних исследований и публикаций. Различные аспекты, соотносимые с темой данного исследования, рассматривали в своих работах такие исследователи: Будрина Е.В., Горячкина И.Н., Зырянов В.В., Комов В.Э., Кравченко А.Е., Мищенко Г.И., Долгий А.О., Пештиев О.В., Козлов В.С., Берко А.К. В своих работах учёные рассматривают вопросы по исследованию системы стратегического и оперативного управления транспортом, различные аспекты государственного регулирования, функционирования и развития промышленных транспортных инфраструктур, вопросы государственного регулирования тарифов на пассажирском транспорте. Раскрывают особенности административно-правового регулирования организации и функционирования пассажирского транспорта, принятия управленческих решений органами государственной власти и управления, а также вносят предложения по совершенствованию действующего законодательства в указанной сфере.

Цель статьи. Используя достижения мировых стандартов в вопросах управления финансами (образование тарифов и дотирование услуг); требований к качеству перевозок и техническому состоянию транспорта, обновлению подвижного состава, дифференцированному подходу к внедрению более рациональных структур автотранспортных средств и контролю их работы на маршрутах, мотивации деятельности предприятий по улучшению качества услуг определить основные направления подхода государственных структур к решению проблем, которые испытывает пассажирский транспорт Донецкой Народной Республики, пути снижения убыточности предприятий пассажирского транспорта.

Изложение основного материала исследования. В настоящее время существует ряд причин, по которым пассажирский транспорт Донецкой Народной Республики практически остаётся убыточным. Причины существования этих проблем кроются в том, что автоперевозчики работают по регулируемым тарифам, не покрывающим реальные затраты предприятия; отсутствие инвестиций и возможности кредитования; недостаточное заполнение автобусов; убытки от перевозки пассажиров льготной категории; рост числа индивидуального транспорта; изношенность автотранспортных средств, их нерациональная структура; увеличение затрат на организацию работы пассажирского транспорта; слабое использование передовых технологий при

оперативном управлении транспортными потоками на линии; негативное качество автомобильных дорог. Решение этих проблем является актуальной задачей для всех органов исполнительной власти и местного самоуправления, обеспечивающих формирование и реализацию государственной политики в этой сфере. Не менее актуальным в настоящее время является вопрос, связанный с заботой об экологии.

Управленческая работа, её совершенствование на автомобильном пассажирском транспорте должна начинаться с экономического анализа и изучения отдельных элементов управления, путей взаимодействия между этими элементами и соединения их в единый комплекс. Поэтому для того чтобы оценить эффективность механизма управления предприятиями пассажирского транспорта Донецкой Народной Республики, начнём с экономического анализа и рассмотрим деятельность ряда предприятий пассажирского транспорта.

В качестве объектов наблюдения в ходе исследования выступали ЧП «Авто-Экспресс», ООО «Енакиевское АТП», срок работы которых на рынке пассажирских автотранспортных услуг более 3-х лет, ООО «Донгортех» работает в отрасли пассажирского транспорта с 2018 г., и ООО «Транспортный альянс», начавший свою деятельность в 2020 г.

Оценка динамики технико-технологических показателей этих автотранспортных предприятий показала, что у ЧП «Авто-Экспресс» износ основных средств составляет 94%, а ООО «Енакиевское АТП» – 100%, что препятствует оказанию качественных транспортных услуг. Для ООО «Донгортех», которое функционирует на рынке транспортных услуг с 2018 г., характерны достаточно высокие показатели годности основных средств. Но следует отметить, что отсутствие у ООО «Донгортех» инвестиционных ресурсов на обновление подвижного состава привело к значительному снижению коэффициента годности основных средств в 2020 г. по сравнению с 2018 г. Этот показатель уменьшился на 31% и составил 59%, что приближается к критическому значению.

Констатируем, что предприятия, работающие на рынке пассажирских автотранспортных услуг более 3-х лет, имеют низкие значения показателей состояния материально-технической базы перевозчика. Те же предприятия, которые имеют достаточно высокие показатели годности основных средств, имеют низкие показатели инвестиционных ресурсов на приобретение основных средств, что в свою очередь приводит к значительному снижению коэффициента годности. В целом, анализ состояния материально-технической базы исследуемых предприятий показал, что за рассмотренный период обновление основных средств не проводилось, что негативно сказывается на эффективности механизма управления предприятиями пассажирского транспорта.

Текущая платёжеспособность – одна из самых важных характеристик финансового состояния предприятия, показывает возможность своевременно оплачивать счета и фактически является одним из показателей банкротства.

Текущая платёжеспособность диагностируется с помощью показателей ликвидности. Анализ этих показателей для исследуемых предприятий показал, что коэффициент общей ликвидности значительно ниже предельно допустимых норм. Значения коэффициента абсолютной ликвидности свидетельствуют, что предприятия не имеют возможности немедленно погасить хотя бы часть своих обязательств, если возникнет необходимость, что связано с отсутствием на предприятии денежных средств. Коэффициент общей ликвидности ЧП «Авто-Экспресс» значительно ниже предельно допустимого нормативного уровня. В 2020 г. на каждый рубль текущих обязательств предприятие имело всего 58 коп. текущих активов. Такая же негативная тенденция наблюдается и в динамике коэффициента быстрой ликвидности. В 2020 г. коэффициент быстрой ликвидности ЧП «Авто-Экспресс» составил 50%, что ниже предельно допустимых норм. Анализ динамики показателей ликвидности ООО «Транспортный альянс» показал, что в 2020 г. рассматриваемые коэффициенты находились значительно ниже граничных нормативных значений. В 2020 г. значение

показателя быстрой ликвидности ниже установленных нормативов. Показатели общей ликвидности ООО «Донгортех» в 2020 г. также ниже допустимого норматива, на каждый рубль текущих обязательств предприятие имело 88 коп. текущих активов. Показатели финансовой независимости исследуемых предприятий также колеблются в пределах ниже допустимого норматива.

Проанализировав эти показатели, видим прямое влияние таких факторов, как: недостаточное заполнение автобусов; рост числа индивидуального транспорта; изношенность автотранспортных средств, их нерациональная структура; увеличение затрат на организацию работы пассажирского транспорта; работа автоперевозчиков по регулируемым тарифам, не покрывающим реальные затраты предприятия; убытки от перевозки пассажиров льготной категории. Тарифы на проезд пассажиров и провоз багажа формируются в соответствии с Методикой формирования тарифов [1; 2]. По своей значимости они не являются коммерческими, а являются социальными. Т.е. пути решения вопросов организации работы пассажирского транспорта необходимо искать именно по этим направлениям деятельности.

Президент региона Иль-де-Франс и синдиката STIF Валери Пекресс (Valérie PÉCRESSÉ.) для устранения негативных факторов влияния предложила «Амбициозную программу модернизации транспорта в регионе до 2021 года». А это означает: закупка новых, более современных транспортных средств; план модернизации автобусов: «Автобусы Большого Парижа», который также предполагает увеличение количества мест на парковках возле вокзалов и план развития сети пунктов проката велосипедов; развитие системы безопасности в поездах, вагонах метро, трамваях и автобусах региона; увеличение количества цифровых услуг, и для пассажиров в том числе, с использованием Интернет в формате 3G/4G во всей сети транспорта. Введение системы Smart Navigo даст возможность упразднить билеты в метро. Также создаётся информационная система с возможностью прогнозирования в реальном времени. Выполняя эту программу уже с 20 апреля 2019 г., в самом Париже и его ближайших пригородах изменены маршруты автобусов. Автобусная сеть, которая сложилась в 1950-е годы, не удовлетворяет потребности Парижа. Указанные изменения затронули 50 линий и больше 4 тысяч автобусных остановок [3].

Очень полезным будет рассмотреть опыт г. Токио, который напрямую связывает наличие транспортных потоков с заботой об экологии. Власти Токио ставят перед собой цель на 50% сократить выброс загрязнений от транспорта к 2050 г. При этом здесь принимаются соответствующие меры при постройке новых магистралей, рядом сажаются деревья, возводятся ландшафтные парки [4, с. 67]. Т.е. налицо механизмы Зелёной логистики.

Немаловажным фактором, влияющим на эффективность управления предприятиями пассажирского транспорта в Донецкой Народной Республике, является слабое использование передовых технологий при оперативном управлении транспортными потоками на линии. Внедрение и использование автоматизированных систем мониторинга и диспетчеризации на автомобильном транспорте может стать одним из перспективных направлений в решении этой задачи.

Все крупные города сталкиваются или будут сталкиваться с проблемой транспортных заторов. С использованием программного комплекса «Pikas» можно решать задачи, связанные с моделированием движения общественного транспорта по маршрутам, где вероятность заторовых ситуаций будет наименьшая. С этой целью необходимо анализировать движение пассажирского подвижного состава фактического и нормативного; проводить обработку статистических данных, которые были получены в результате наблюдений; составлять оптимальное расписание для всех маршрутов городского пассажирского транспорта. В г. Ростове-на-Дону программная система «Pikas» основана на работе редактора маршрутной сети, который использует цифровую карту города, чтобы отображать и размещать на ней объекты транспортной инфраструктуры визуально (остановки, круги для разворота, площадки для отстоя, автовокзалы, вокзалы и др.). С его помощью создаются объекты инфраструктуры,

перегоны и маршрутные линии городского пассажирского транспорта. «Pikas» рассчитывает расписание движения подвижного состава на маршрутах автоматически, время смен и обедов. Внедрение современных информационных технологий и повышение уровня доступности и качества транспортных услуг для населения являются приоритетными задачами развития транспорта и повышения эффективности его управления [5].

Опытное внедрение Глобальной навигационной спутниковой системы (ГЛОНАСС) (г. Сочи, Санкт-Петербург, Московская область, Норильск, Астраханская область, Северная Осетия, г. Уфа) показало, что одним из важнейших методов регулирования транспортного спроса является информационное обеспечение участников пассажирских перевозок. Эти методы должны обеспечить более равномерное распределение транспортных потоков по улично-дорожной сети, а также осуществлять оперативное управление транспортом [6].

Автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД) г. Донецка предусматривает координацию движения в режиме зелёной волны на отдельных участках трёх магистральных направлений – улиц Университетской и Артёма и проспекте Ильича по главному направлению с наибольшей интенсивностью движения. Из 184 светофорных объектов, оборудованных на улично-дорожной сети г. Донецка, только 78 входят АСУДД, остальные работают лишь в режиме смены сигналов, регулируя движение транспортных и пешеходных потоков, при этом в основном используются контроллеры устаревшей конструкции, позволяющие производить смену сигналов светофоров.

Следует понимать, что все элементы участия государственных структур в развитии механизма управления предприятиями пассажирского транспорта должны быть взаимосвязаны, и чем больше эта связь, тем эффективность от полученных результатов больше. В настоящее время только в городе Донецке действует 30 диспетчерских станций коммунального предприятия администрации города «Донецкэлектротранс» (КП «ДЭАТ»), осуществляющих контроль движения городского пассажирского транспорта, 14 из которых предназначены для контроля пассажирских перевозок, осуществляемых автобусами и 16 трамваями, троллейбусами и автобусами большой вместимости. Перевозки пассажиров по городским маршрутам общего пользования в г. Донецке осуществляют 125 перевозчиков, из которых: 114 – физические лица-предприниматели; 9 – общества с ограниченной ответственностью; «Автотранспортный центр» – филиал государственной корпорации «Донтех» и КП «ДЭАТ». Обособленно действует автоматизированная система управления дорожным движением (АСУДД) г. Донецка, которая подчиняется Коммунальному предприятию «Дорожное ремонтно-строительное управление» КП «ДРСУ». Т.е. элементы механизма управления предприятиями пассажирского транспорта разрознены. Задача государственных структур – объединить элементы технического, организационного, финансового, экономического направлений в единый механизм, создать новые объекты управления дорожным движением.

На базе Донецкой Автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД) можно осуществить внедрение системы, меняющей циклы сигналов светофоров в режиме реального времени, в которую входят контроллеры или устройства наблюдения, расположенные на месте установки светофоров и реагирующие на изменяющиеся условия движения. Вся информационная система управления дорожным движением может состоять из таких составляющих (рис. 1): Центра управления дорожным движением (ЦУДД), Центра обслуживания информации о дорожном движении (ЦОИДД), бортового терминала (GPS tracer – глобальная позиционирующая система) и сотовой системы мобильной связи, которые соединяются между собой через телекоммуникационные вышки или спутники. Терминал, установленный на борту авто, связывается с Центром управления дорожным движением и Центром обслуживания информации о дорожном движении по спутниковой связи через телекоммуникационную систему или при помощи датчиков,

встроенных в дорожное полотно. После поступления сигнала от бортового терминала ЦУДД предоставляет данные в режиме реального времени о плотности движения транспорта на каждой полосе контроллеру приоритета движения, встроенному в интеллектуальную коробку, которая подключена к светофорным объектам. Контроллер обрабатывает данные, после чего на светофоры от него поступают управляющие сигналы, учитывающие плотность движения на каждой полосе и во всех направлениях. Кроме того, данные, которые собирает ЦУДД, помогают правоохранным органам выявлять угнанные транспортные средства, проводить мониторинг количества углекислого газа, выбрасываемого транспортными средствами, предоставлять оперативную информацию о дорожно-транспортных происшествиях и нарушениях правил дорожного движения, а также возможность обеспечить беспрепятственный проезд транспорта в чрезвычайных ситуациях [7, с. 88,89].

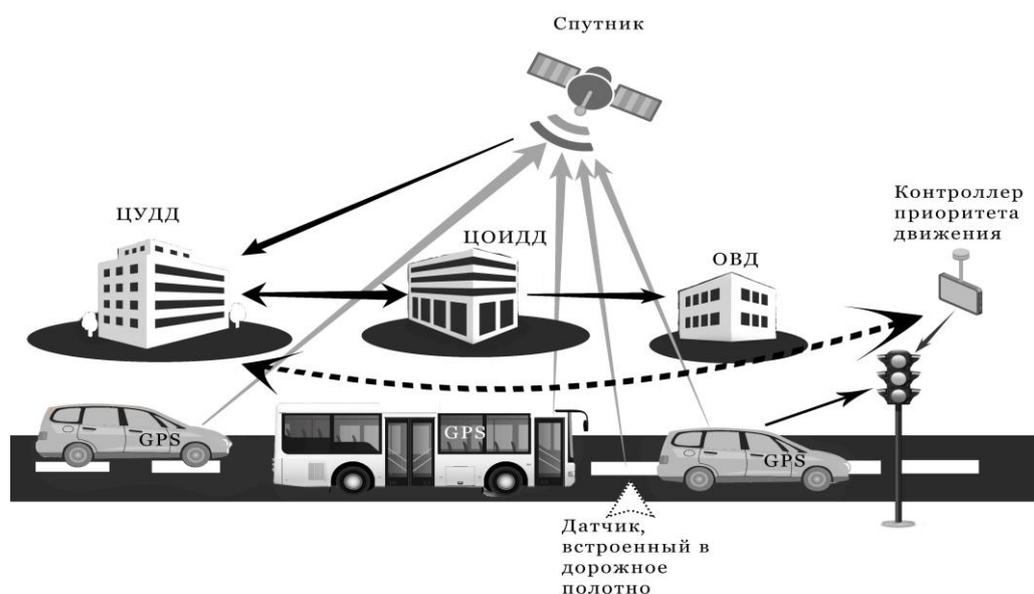


Рис. 1. Информационная система управления дорожным движением

Большую роль в решении ранее указанных задач играет и элемент формирования законодательных пакетов, правотворческая деятельность государственных структур, формирование правовых аспектов деятельности предприятий пассажирского транспорта. В данных условиях необходима разработка и принятие соответствующих документов, регулирующих отношения между транспортными предприятиями различных форм собственности. Отдельно стоят вопросы по совершенствованию дорожной инфраструктуры и защиты экологии от воздействия транспортных потоков.

На наш взгляд, обязательным условием в реализации транспортной политики Республики должен быть опыт экономически развитых стран мира и, в первую очередь, Российской Федерации в плане управления маркетингом услуг в части, касающейся изучения спроса и распределения пассажиропотока по видам транспортных средств и формам организации движения. Это приведёт к повышению согласованности работы предприятий пассажирского транспорта всех форм собственности [8, с. 30].

Государственные органы не обязаны принимать непосредственное участие в управлении транспортным производством, но должны создавать благоприятные условия для его работы. А в некоторых вопросах, таких как соблюдение безопасности перевозок, охрана экологии, достижение мировых стандартов, управление финансами (образование тарифов и дотирование услуг); управление качеством услуг (требования к качеству перевозок и техническому состоянию транспорта, обновление подвижного состава, дифференцированный подход к внедрению более рациональных структур автотранспортных средств и контроль их работы на маршрутах, мотивация

деятельности предприятий по улучшению качества услуг), создание современных информационных технологий, контроль и регулирование со стороны государства должны усиливаться, но процесс оказания транспортной услуги должно обеспечить непосредственно предприятие-перевозчик без вмешательства других участников.

Для успешного решения поставленных выше задач структура отраслевого органа управления, входящего в состав городских администраций, должна включать в себя отделы, которые бы координировали не только работы по разработке, но и реализацию стратегии по реформированию всей отрасли. Поэтому организацией, занимающейся всеми вопросами, касающимися функционирования и развития управления движением транспорта и транспортного строительства, в городе может быть Транспортный комитет (рис. 2). Техническим и технологическим сопровождением автоматизированных систем на транспорте должен заниматься отдел АСУ, он же занимается и пригородными перевозками. В состав Транспортного комитета необходимо ввести Отдел дорожного и путевого хозяйства. Контроль финансовой деятельности осуществляет Отдел экономического анализа. Правовой отдел решает вопросы правового урегулирования [9].

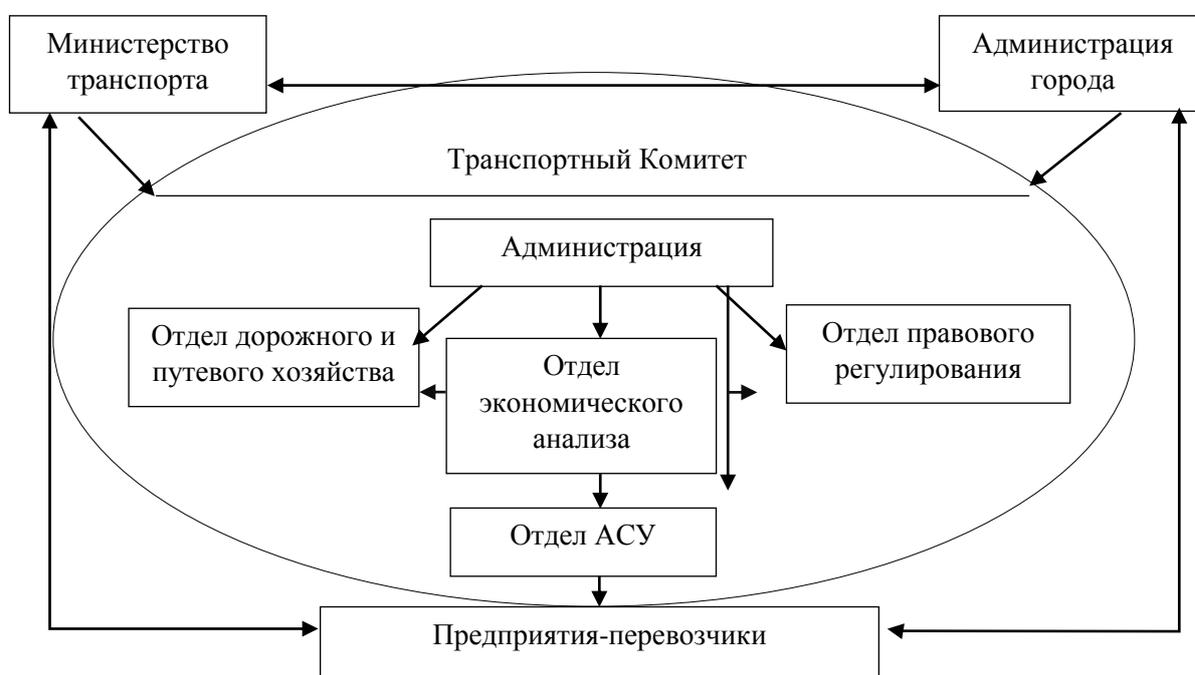


Рис. 2. Структура транспортного комитета

Эффективное управление пассажирским транспортом властными органами включает в себя обширный круг мероприятий, которые требуют детального изучения и соответствующей проработки. В настоящее время структура пассажирских перевозок и регулирование транспортного обслуживания населения осуществляется в соответствии с действующим законодательством. Создание новой структуры, на которую может быть возложена функция отраслевого органа управления транспортным обслуживанием населения, приведёт к необходимости внесения изменений в некоторые законодательные акты Донецкой Народной Республики, а также потребует значительных вложений, что повлечёт за собой цепочку других проблем, таких как инвестиционные проекты и возможность кредитования перевозчиков.

В большинстве стран с развитой экономикой государство не устраняется от решения вопросов функционирования транспортного рынка, выступая при этом, во-первых, влиятельным макрофактором функционирования предприятий и транспортных отраслей, во-вторых, элементом микропространства – потребителя транспортных услуг, поставщика, кредитора. Кроме того, в условиях кризисных явлений и в условиях

увеличения влияния внешних факторов обуславливается необходимость целенаправленного государственного регулирования транспорта и разработки программ совершенствования его эффективного функционирования и конкурентоспособности [10, с. 135-136].

Выводы по данному исследованию. Таким образом, для решения проблем пассажирского комплекса необходимо, прежде всего, учитывать опыт зарубежных стран по модернизации транспортной системы. Государственные органы должны создавать благоприятные условия в управлении транспортным производством и наиболее тщательно контролировать вопросы по соблюдению безопасности перевозок, техническому состоянию транспорта, обновлению подвижного состава, охране экологии, созданию современных информационных технологий. Очевидна и необходимость организации новой структуры, на которую может быть возложена функция отраслевого органа по управлению транспортным обслуживанием населения. Назрела необходимость во внесении изменений в некоторые законодательные акты Донецкой Народной Республики, а также в принятии новых, отличающихся от старых стандартов, документов. Выдвинутые задачи также потребуют значительных вложений, в связи с чем невозможно переоценить роль инвестиций в технологическом обновлении транспорта и транспортной инфраструктуры на современном этапе становления и развития транспортных предприятий ДНР. В сложившейся ситуации оптимальным направлением инвестиционной политики Республики может быть сочетание собственных ресурсов с ресурсами, привлекаемыми из других государств и в первую очередь из Российской Федерации. Поэтому можно констатировать, что государственные органы не обязаны принимать непосредственное участие в управлении транспортным производством, но объединить усилия по созданию благоприятных условий, которые позволят вывести процессы развития управления пассажирского комплекса и его состояние на принципиально новый уровень их непосредственная задача.

Список использованных источников

1. Об утверждении Методики расчёта тарифов на услуги пассажирского автомобильного транспорта: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 06.08.2021 г. № 441 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/dokumenty/prikazy>
2. Об утверждении Методики формирования тарифов на проезд пассажиров и провоз багажа в городском электрическом транспорте: Приказ Министерства транспорта Донецкой Народной Республики от 06.08.2021 г. № 442 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://donmintrans.ru/dokumenty/prikazy>
3. Контакт-центр «Московский транспорт». Транспортные стратегии. Париж 2015 и 2017. Отчёт о деятельности 2015 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://transport.mos.ru/common/upload/public/file/pres/pr_strategy_9.pdf
4. Комов В.Э. Возможность использования зарубежного опыта в развитии транспортного комплекса Москвы / В.Э. Комов // Вестник университета. – 2019. – № 2. – С. 65-69.
5. Зырянов В.В. Повышение эффективности управления городским пассажирским транспортом Ростова-на-Дону / В.В. Зырянов, Е.Ю. Семчугова, А.А. Литвина // Вестник СГТУ. – 2013. – № 2 (71). – С. 347-351.
6. Кравченко Е.А. Современное состояние и перспективы устойчивого развития пассажирского автомобильного транспорта в России / Е.А. Кравченко, А.Е. Кравченко // Успехи современного естествознания. – 2011. – № 2. – С. 130-134 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.natural-sciences.ru/ru/article/view?id=15946>.
7. Горячкина И.Н. Повышение эффективности управления дорожным движением / И.Н. Горячкина. – М.: Транспортное дело России, 2020. – № 4. – С. 88-91.

8. Будрина Е.В. Механизм управления системой городского пассажирского транспорта / Е.В. Будрина, Н.А. Логинова // Транспорт Российской Федерации. – 2012. – № 3-1 (10-11). – С. 30-33.

9. Романова Н.А. Совершенствование организационных структур управления городским пассажирским транспортом / Н.А. Романова // Научный журнал КубГАУ – 2015. – № 114 (10) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2015/10/pdf/46.pdf>

10. Мищенко Г.И. Механизмы государственного управления развитием транспортного обслуживания населения в регионе: дисс. ... канд. наук гос. управления / Мищенко Геннадий Иванович; Донецкий государственный университет управления. – Донецк, 2012. – 249 с.

УДК 351
DOI

НОВАЯ ПАРАДИГМА ПУБЛИЧНОГО УПРАВЛЕНИЯ: ПОНЯТИЕ, МЕТОДОЛОГИЯ, ОСОБЕННОСТИ

СМЕЛЯНСКАЯ Д.Н.,
канд. пед. наук,
доцент кафедры таможенного дела
ГОУ ВО ЛНР «Луганский государственный
университет имени Владимира Даля»
Луганск, Луганская Народная Республика

Аннотация. В исследовании интерпретируются особенности новой парадигмы публичного управления. Анализируются методологические и теоретические концепты, которые генерируют фундаментальную основу рассматриваемой парадигмы, а именно: теорию общественного выбора и сетевой подход.

Ключевые слова: парадигма, публичное управление, парадигма публичного управления, сетевой подход, теория общественного выбора, креативная экономика, публичная и общественная сферы государственной власти

THE NEW PARADIGM OF PUBLIC ADMINISTRATION: CONCEPT, METHODOLOGY, FEATURES

SMELYANSKAYA D.N.,
candidate of pedagogical sciences, Associate
Professor of Department of Customs Affairs
SEI HE LPR «Lugansk Vladimir Dahl
State University»,
Lugansk, Lugansk People's Republic

Abstract. The study interprets the features of the new paradigm of public administration. The methodological and theoretical concepts that generate the fundamental basis of the considered paradigm, namely, the theory of public choice and the network approach, are analyzed.

Keywords: paradigm, public administration, public administration paradigm, network approach, public choice theory, creative economy, public and public spheres of state power

Актуальность. В контексте формирования нового государственного управления в Луганской Народной Республике особую актуальность приобретает углубление