

Концепция программы¹ развития автомобильного транспорта на 2011-2015 годы

ГЛАВА 1

Глобальные тенденции и закономерности

Радикальный переход транспортной политики с «ориентированной на спрос» к «целевому планированию». Первый подход к планированию характеризуется сосредоточением усилий на удовлетворение спонтанного, слишком часто гипертрофированного спроса на транспортные услуги. Второй - затрагивает механизмы адаптации, даже сокращения спроса на перевозки в соответствии с целями и приоритетами развития автомобильного транспорта.

Рост мобильности населения, который не удовлетворяет дополнительным требованиям экологической эффективности, т. е. не полностью покрывает внешние (социальные) издержки, может характеризоваться как неэффективный.

Качественные аспекты спроса на транспортные услуги (безопасность на транспорте и охрана окружающей среды) способствуют прогрессу и экономическому процветанию.

Внедрение интеллектуальных мультимодальных и интермодальных транспортных систем солидаризирует интересы сторон, минимизирует потери и риски бюрократизации связей.

Очевидность фундаментальной трансформации бизнес-процессов на автомобильном транспорте под влиянием интернет-технологий: переход от оптимизации отдельных компаний – к оптимизации компаний в сети.

ГЛАВА 2

Формулировка проблем и нереализованных возможностей

- Несоответствие системы управления муниципальным и коммерческим транспортом критериям экологической и социальной эффективности;
- Низкая финансовая устойчивость транспортных систем в провинции и пригородных районах;

¹ Концепция программы – система обоснований, принципов, подходов и направлений, определяющих основные положения программы, включая цели, задачи, приоритеты и ресурсное обеспечение.

- Дисбаланс социального взаимодействия между пассажирами и автотранспортными предприятиями;
- Доминирование ведомственных, монополизированных и недружелюбных к пассажирам, транспортных услуг;
- Дорогостоящие административно-командные стандарты взаимодействия по всей цепочке формирования транспортной услуги;
- Низкая чувствительность к запросам потребителей транспортных услуг;
- Неразвитость технологий электронной коммерции.

ГЛАВА 3

Архитектура программы, ее главные целевые ориентиры, задачи и приоритеты

Архитектура программы

Целевые ориентиры и приоритеты программы развития транспорта базируются на определенной поведенческой архитектуре. В основе архитектуры данной концепции используется принцип проектного управления (управления по результатам).

Программа развития автомобильного транспорта является государственно-частным партнерством и предметом совместной деятельности по законодательству Республики Беларусь на период 2011-2015 годы (приложение 2). Проектно-целевой подход к формированию и реализации программы развития автомобильного транспорта актуализирует интересы налогоплательщиков, потенциальных инвесторов и кредиторов в реализации социально и экологически значимых инфраструктурных проектов.

Актуальность управления развитием автомобильного транспорта по результатам:

- низкая отдача административно-командного воздействия на системные проблемы и современные вызовы экономики;
- многоаспектность, многоукладность и мультимодальность транспортной системы;
- высокая стоимость национальных кредитов, их непригодность для финансирования долгосрочных, капиталоемких и межотраслевых проектов.

Управление по результатам развития автомобильного транспорта основано на координации, интеграции и распределении компетенций между:

- заказчиком (государственным собственником);
- частными инвесторами (участниками совместной деятельности);
- кредиторами актуализированных проектов;
- Министерством транспорта и коммуникаций (подрядчиком и проектантом);
- конкурсными кураторами, осуществляющими общее управление программными мероприятиями и проектами;
- транспортными организациями и другими ресурсо и выгодоприобретателями.

Программа развития автомобильного транспорта является полнофункциональным интернет-ресурсом.

Целевые ориентиры и задачи

- европейская интеграция;
- вовлечение автомобильного транспорта в эффективные логистические цепочки;
- корреляции автомобильного транспорта с экономическими, экологическими и социальными аспектами развития населенных пунктов и регионов;
- сочетание идеи экономического роста транспортных услуг с принципом экологического равновесия и социального прогресса;
- стимулирование прав пользователей транспортных услуг;
- взимание платы за пользование инфраструктурой для гармонизации стоимости пассажирских перевозок;
- глобализация управления автомобильным транспортом на основе массового применения мобильных и интернет-технологий.

Расстановка приоритетов

- нейтрализация затратного подхода в планировании и управлении автомобильным транспортом (административно-командного подхода оценки эффективности и рисков);
- переход от финансирования отдельных транспортных организаций и регионов к управлению проектами (синхронизации цепочки отношений с единого центра);
- формирование мультимодальных и интермодальных систем транспортировки грузов.

ГЛАВА 4 Актуальные проекты²

Актуальным проектом программы развития автомобильного транспорта является цепочка создания стоимости транспортных услуг, максимально лояльная к платежеспособности и безопасности клиентов, принципу экологической и социальной эффективности с бюджетом расходов не менее 1,5 млн. евро, временным лагом не менее 1 года и периодом завершения проекта в срок до 5 лет.

Бюджет проекта не является импульсивными прямыми тратами, связанными с формальным приобретением подвижного состава или компенсацией дефицита текущей платежеспособности автотранспортных организаций.

Актуализация проекта обеспечивается привлеченными денежными средствами автотранспортных организаций и регионов в размере 10% стоимости проекта.

ГЛАВА 5 Программные мероприятия³

Направления программных мероприятий

- обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры для перевозки пассажиров и грузов;
- стимулирование мобильности населения на основе доступности, безопасности и комфорта автомобильного транспорта;
- повышение конкурентоспособности белорусских автоперевозчиков на мировом рынке транспортных услуг;
- проведение информационных компаний.

Перечень программных мероприятий

- подготовка и сопровождение проектов, реализуемых в рамках программы;
- распределение рисков и оценка эффективности;

² **ПРОЕКТ** - уникальная деятельность, имеющая начало и конец во времени, направленная на достижение заранее определённого результата/цели, создание определённого, уникального продукта или услуги, при заданных ограничениях по ресурсам и срокам, а также требованиям к качеству и допустимому уровню риска. [<http://ru.wikipedia.org>]

³ **МЕРОПРИЯТИЕ** - работа, не связанная с получением уникального продукта или услуги.

- научное обеспечение и корректировка (в своих полномочиях) нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность автоперевозчиков;
- научное обеспечение подготовки международных соглашений в части недопущения введения неоправданных дискриминационных условий для международной транспортной деятельности;
- ежемесячный мониторинг программы и ее проектов;
- промежуточный и окончательный доклад о достижениях, трудностях и практических итогах реализации программы;
- разработка и административное сопровождение веб-сайта программы.

ГЛАВА 6

Ресурсное обеспечение и ожидаемые результаты

Бюджет программы

- Государственный бюджет программы: бюджетные ассигнования и средства внебюджетных фондов.
- Частный бюджет программы: вклады частных инвесторов.
- Заемные средства программы: кредиты коммерческих банков.
- Привлеченные средства программы: вклады автотранспортных организаций и других выгодоприобретателей, задействованных в реализацию проектов.

Государственный бюджет программы используются для:

- компенсации помех, вызванных избыточным налогообложением, высокими процентными ставками за пользование кредитом и другими неизбежными потерями;
- частичного финансирования проектов.

Частные инвестиции и кредитный капитал предоставляется государственно-частному партнерству для финансирования проектов.

Привлеченные средства программы используются для финансирования плановых мероприятий организаций, связанных с осуществлением оперативного управления программой и мониторингом ее проектов.

Рекомендуемая стоимость бюджета программы – не менее 7,6 млн. евро по курсу НБ РБ.

Структура бюджета программы

I.	Бюджет проектов:	90,9%
	- бюджетные ассигнования	18,9%
	- частные инвестиции	18,0%
	- внебюджетные фонды	18,0%
	- кредиты коммерческих банков	36,0%
II.	Бюджет мероприятий:	9,1%
	- привлеченные средства транспортных организаций и регионов	9,1%

Ожидаемые результаты

Ожидаемые результаты программы являются итогом синхронизации и успешной реализации проектных решений. Программные мероприятия не создают уникальных продуктов и услуг, поэтому не имеют ожидаемых результатов.

Ожидаемые результаты проектных решений являются количественно заданными и качественно обоснованными. Не допускается использовать в качестве ожидаемого результата точку зрения, прогноз или любое иное действие, которое нельзя проверить или убедиться в его достоверности на стадии реализации программы.

Ожидаемые результаты для частных инвесторов и кредиторов

- Низкие коммерческие риски (кредитный портфель не превышает лимит частных и внебюджетных вложений);
- Распределение рисков на стадии начала реализации программы;
- Конкурентоспособность проектов за счет компенсации чрезмерных налогов и высоких процентных ставок по кредитам;
- Вовлечение инвесторов, кредиторов, транспортных организаций и прямых потребителей транспортных услуг в единое бизнес-пространство (проекты).

Ожидаемые результаты для транспортных организаций и других выгодоприобретателей

- Повышение конкурентоспособности транспортных услуг для целевой аудитории пассажиров и грузополучателей;
- Нейтрализация ведомственных барьеров и противоречий;
- Среднесрочное бизнес-планирование на 4-5 лет;
- On-line консультирование, совместная работа над документами через интернет.

Ожидаемые результаты для Заказчика программы

- Мониторинг эффективности автомобильного транспорта через систему управления по результатам (добровольности и заинтересованности транспортных организаций и регионов);
- Выработка управленческих решений на основе сочетания государственных, частных и корпоративных интересов;
- Формирование интернет-модели управления информационными и финансовыми потоками.

ГЛАВА 7

Управление реализацией программы

Управление реализацией программы является двухуровневым.

На уровне Министерства транспорта и коммуникаций осуществляется подготовительная (предпроектная) деятельность, администрирование деловых инициатив и бизнес-решений, юридическое оформление программы в государственно-частное партнерство, представительские функции.

На уровне конкурсных кураторов программы обеспечивается мониторинг проектов и плановых мероприятий, обратная on-line с инвесторами, кредиторами и выгодоприобретателями, консультирование и экспертиза бизнес-решений.

Работа, связанная с реализацией и успешным завершением программных мероприятий, дополнительно вознаграждается.

ГЛАВА 8

Распределение рисков и оценка эффективности

Распределение рисков

Рисковая деятельность является фактором успешной реализации программы, так как позволяет осуществить комплекс мероприятий по детализации, дифференциации и оптимизации управленческих решений.

Проблема риска возникает на уровне распределения зон компетенций между заказчиком, частными инвесторами, кредиторами и клиентами. Оптимальное распределение рисков между данными агентами транспортной системы на стадии проектного планирования позволяет синхронизировать цепочку отношений, минимизировать потери и добиться ожидаемых результатов с высокой вероятностью.

Критерием успешного распределения рисков следует считать:

- «платное» участие транспортных организаций и регионов в реализации проектов программы развития автомобильного транспорта;
- компенсация потерь чрезмерного налогообложения и высоких процентных ставок по кредиту – планируемый рост платежеспособности потребителей транспортных услуг;
- проектное финансирование цепочки отношений, но не отдельной сделки;
- управление рисками на отрезке 4-5 лет позволяет компенсировать случайно возникшие (сезонные) потери.

Оценка эффективности

Критерием эффективности программы развития автомобильного транспорта признается успешное завершение ее актуализированных проектов. Предоставление качественной транспортной услуги, максимально лояльной к платежеспособности клиентов, экологии и безопасности является критерием социальной эффективности программы, а рентабельность инвестиций в осуществление проектных решений – критерием ее экономической целесообразности. Не признаются эффективными действия сторон, которые направлены на получение прибыли за счет монополизации связей и ущемления прав потребителей транспортных услуг.