**ПРИМЕНЕНИЕ ЛОГИКО-СТРУКТУРНОГО ПОДХОДА ДЛЯ ОЦЕНКИ ОГРАНИЧЕНИЙ ГОРОДСКОЙ МОБИЛЬНОСТИ**

**Королев Андрей Валерьевич**

**Готин Сергей Валерьевич**

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ,

г.Минск, Республика Беларусь

*The Logical Framework Approach is a methodology for planning project activities. The methodology also provides a universal format of the project document as a logframe, which includes all the key data management project (goals, objectives, actions , assumptions , indicators, sources of verification , resources and money ) . Application of the logical framework approach allows not only to define constraints in the development of mobility , but also increase the level of mutual awareness of key public policy stakeholders.*

Логико-структурный подход представляет собой методологию планирования проектной деятельности. Фактически она является стандартом планирования проектов, направленных на развитие сектора, региона, отрасли. Методология описывает процесс, который позволят спланировать деятельность с гарантированным результатом даже в ситуациях, когда исходные условия обладают высокой степенью неопределенности. Данный подход основан на принципе мультисубъектности и противопоставления интересов разных субъектов относительно цели вмешательства.

Фасилитационными методами группа субъектов, вовлеченных в процесс планирования, согласовывает логическую модель проблемного поля проекта, на основе которой в дальнейшем строится стратегия и логическая основа любого проекта. Методология также предлагает универсальный формат проектного документа в виде логико-структурной схемы, включающей в себя все ключевые управленческие данные проекта (цели, задачи, действия, допущения, индикаторы, источники проверки, ресурсы и средства).

Рассмотрим особенности применения логико-структурного подхода для решения проблем городской мобильности на примере города Новополоцка, в котором реализуется ряд проектов, направленных на подготовку Концепции устойчивой мобильности и Плана мобильности.

На первом этапе использования логико-структурного подхода проведен анализ субъектов, заинтересованных в развитии системы мобильности, или имеющих к ней отношение. В результате были выделены следующие организации и структуры:

* прежде всего – население города Новополоцка, как консолидированный субъект правоотношений;
* субъекты, принимающие решения на местном уровне (губернатор, мэр города и органы местной власти);
* субъекты государственной политики (Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь, в том числе транспортная инспекция и инспекция природных ресурсов);
* субъекты текущей и перспективной региональной транспортной политики;
* субъекты обслуживания инфраструктуры мобильности (ГАИ, дорожные службы, службы ЖКХ и др.);
* перевозчики и иные субъекты, предоставляющие услуги в сфере общественного транспорта;
* субъекты, представляющие собой “магниты мобильности” (организации или объекты, притягивающие население): предприятия как средства приложения труда, организации культуры и отдыха, торговые центры и т.п.;
* субъекты, которые могут быть или являются источниками средств и ресурсов для развития мобильности (налогоплательщики и инвесторы).

На втором этапе - рассмотрены как идеи, воплощение которых в жизнь может позволить существенно развить систему мобильности в городе, так и вызовы, которые должны быть приняты во внимание как важные факторы ограничения развития системы мобильности. Следует оговориться, что формально, с точки зрения методологии, на данном этапе проводится анализ проблем как факторов ограничения развития системы. Однако, при первом опыте работы группы по данной методологии проблематизирующий подход может вызывать настороженность, поэтому при анализе использовались более мягкие формулировки, которые уже потом обсуждались в экспертной группе. Анализ и обсуждение данных факторов произведены методом анализа причинно-следственных связей между ними. К ним следует отнести:

1. Размещение большого числа мест приложения труда в промышленной зоне, размещенной на расстоянии около 5 км от ближайшей границы селитебной территории города, что связано с размещением в ней предприятий химического профиля, требующих наличия санитарно-защитной зоны. В результате требуется ежедневное перемещение людей от жилых зон к основным местам работы и обратно.
2. «Линейная» структура основной территории города вдоль реки Западная Двина на ее левом берегу, что приводит к необходимости довольно длинных перемещений между крупными городскими объектами (например, к рекреационным зонам), при этом доля пеших и велосипедных перемещений небольшая. Линейные перемещения вдоль «длинной» оси городской территории в основном выполняются по улице Молодежной, в результате основные узловые пункты на ней в часы пик работают на пределе пропускной способности.
3. Наличие существенных производственных и культурных связей между г. Новополоцком и близко расположенным г. Полоцком, что приводит к значительному объему перемещений между этими городами.

Следует дополнительно отметить, что описанные выше факторы, стимулирующие нерациональное поведение субъектов мобильности, оказывают влияние не только на предпочтения и уровень жизни населения, но и на эффективность вложений в управление и функционирование инфраструктуры мобильности (остановочные пункты, велодорожки, стоянки, парковки и др.).

Данные затраты являются как прямыми, так и косвенными, а общепринятой методики их подсчета на сегодняшний день не существует. Безусловно, очевидным фактором, непосредственно влияющим на предпочтения населения по организации передвижения, является степень удовлетворенности населения качеством инфраструктуры мобильности. Причем население под данным аспектом понимает, прежде всего, вопросы качества и уровня развития общественного транспорта, что связано с вопросами финансирования транспортной инфраструктуры.

Более детальное рассмотрение всей совокупности факторов выявило ряд дополнительных аспектов, которые чаще всего остаются в стороне, поскольку вопрос финансовых инвестиций в инфраструктуру мобильности является ключевым (например, вопросы финансирования проекта скоростного трамвая в г. Новополоцке, развитие инфраструктуры велосипедных дорожек).

Тем не менее, даже в условиях ограниченного финансирования, системная работа по изучению лучших зарубежных практик в сфере мобильности позволяет более рационально использовать имеющиеся ресурсы, а ряд проблем превратить в возможности. Кроме того, многие вопросы могут решаться без серьезных финансовых затрат при условии, что они будут учтены на этапе планирования и проектирования городской инфраструктуры.

Применение методологии логико-структурного подхода дало возможность не только определить ограничения в развитии системы мобильности, но и повысить уровень взаимной осведомленности ключевых субъектов. Этот фактор во время подведения итогов участниками процесса является важным дополнительным эффектом от проделанной работы.

**Список использованной литературы.**

1. Готин, С.В. Логико-структурный подход и его применение для анализа и планирования деятельности/ С.В.Готин, В.П.Калоша. ‒ Москва: Вариант, 2007.‒120с.
2. Королев А.В. Моделирование процессов управления городской мобильностью. Материалы 14-ой Международ. науч. конф. «Проблемы прогнозирования и государственного регулирования социально-экономического развития», 24-25 октября 2013. В 3 т. Т.3 / редколл.: А.В. Червяков (гл.ред.) [и др.]. – Минск/ НИЭИ М-ва экономики Респ. Беларусь, 2013. -С.207 - 208.
3. Королев А.В. Формирование региональных планов мобильности на принципах устойчивого развития. Материалы 5-ой Международной заоч. науч.-практич. конф. «Инновационные процессы и корпоративное управление», 15-30 марта 2013г., Минск/ Белорусский государственный университет, Институт бизнеса и менеджмента технологий/ редколл.: В.В. Апанасович (гл.ред.) [и др.]. – Минск: Национальная библиотека Беларуси, 2013. -С.166 - 169.