

KO-548 Проект SAFER ROADS FOR USERS («Более безопасные дороги для пользователей»)
Программа ENPI Kolarctic
Продолжительность проекта – 18 месяцев
Бюджет - 1.5 млн. Евро

Преамбула

Факт: Соседи России по Баренц Региону - лидеры в области безопасности дорог. При сравнении уровней аварийности по разные стороны границы, наличие так называемого **«граничного эффекта»** очевидно. Риск погибнуть в аварии на дорогах российской части Баренц Региона, как минимум в 6 раз выше, чем на дорогах Финляндии, Швеции или Норвегии.

Опыт соседей показывает: простого решения проблемы дорожной аварийности не существует. Секрет успеха - в способности обеспечивать интегральный результат множества мер, адресованных рискам, обусловленным факторами **«Человек»**, **«Автомобиль»** и **«Дорога и ее окружение»**.

Фактор риска **“Дорога и ее окружение”** - причина, присутствующая в той или иной степени в трети дорожно-транспортных происшествий с ранеными и погибшими.

Мировая практика показывает, что по мере **повышения уровня автомобилизации**:

- **Снижаются гарантии безопасности**, которые дает пользователю **«Дорога и ее окружение»** на основе традиционных **стандартов** проектирования, строительства, эксплуатации и содержания дорог;
- **Повышается необходимость в дополнительных инструментах и новых подходах**, чтобы компенсировать риски, нарастающие пропорционально росту парка транспортных средств и интенсивности движения.

Страны-лидеры в области дорожной безопасности доказали:

- Риски аварийности можно взять под контроль, несмотря на повышение уровня автомобилизации. Более того, пропорциональную зависимость рисков аварийности от уровня автомобилизации можно **«переломить»** и, **«направив кривую аварийности вниз»**, выйти на положительную и **устойчивую динамику повышения безопасности дорог для пользователей**. Однако такой результат достигается при условии: дороги должны приобрести **новое потребительское качество - способность предупреждать ошибки и исключать опасное поведение участников дорожного движения**.

Безопасность пользователей на транс-граничных дорожных направлениях Баренц Региона, где интенсивность движения нарастает с каждым годом - критический аспект, способный оказать **прямое, стимулирующее и каталитическое воздействие на экономическое и социальное развитие территорий, входящих в состав Региона**.

Миссия Проекта

Дорожная сеть - **актив** сообщества, предпосылка его экономического и социального развития. В современном моторизованном сообществе **качество дорог, выражаемое набором эксплуатационных характеристик**, определяет конкурентоспособность всей экономики сообщества.

В западной и восточной частях Баренц Региона качество дорог различно, несмотря на схожие природно-климатические условия. Эти качественные различия формируют «граничный эффект», **препятствующий плавному и безопасному перемещению транспортных потоков.**

Следствие нарушения плавности движения - рост издержек пользователей и сообщества (потери времени, риски аварийности, негативное воздействие на окружающую среду). Результат - увеличение логистических издержек бизнеса, снижение конкурентоспособности местных экономик и качества жизни граждан, побуждающих **активную молодежь к миграции с севера в регионы более благоприятные для самореализации.**

Миссия Проекта - вклад в **повышение привлекательности Баренц Региона** для проживания и предпринимательской деятельности через улучшение мобильности и снижение логистических издержек путем **устранения различий в эксплуатационных качествах автомобильных дорог по обе стороны границы.** Ключевым эксплуатационным качеством дороги принимается ее **безопасность для пользователей.**

Выполнение миссии обеспечивается через **гармонизацию принципов и инструментов обеспечения дорожных условий,** гарантирующих пользователям однородность, плавность и безопасность движения на трансграничных автодорожных направлениях Баренц Региона.

Особое условие - **адаптация принципов и инструментов к специфике северной периферии** - протяженным расстояниям, малонаселенности, суровым условиям (длительности темного времени и зимнего периода), слабому развитию коммуникаций, затрудняющим приход помощи к пострадавшим в ДТП в течение «золотого часа».

Согласованность с другими проектами

Проект «**Более безопасные дороги для пользователей**», предлагаемый к реализации в рамках программы партнерства ЕС и РФ ENPI-Kolarctic (раунд 4) - нацелен на улучшение такого эксплуатационного качества как «**безопасность**». Проект согласован с проектом «**Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе**», который реализуется с 2011г в рамках этой же программы и ориентирован на улучшение таких эксплуатационных качеств дорог как «**ровность**», «**долговечность**», а также, «**экономичность**» дорожного содержания.

Реализация двух названных согласованных проектов под управлением одного лидирующего партнера - гарантия **взаимодополняемости проектов и обеспечения системного подхода,** что повышает отдачу от ресурсов программы ENPI-Kolarctic.

Кроме этого, в проекте будут использованы результаты проектов:

А) **по тематике «дорожная безопасность»**, реализованных в рамках:

- программ Tacis и Interreg, а именно: Polar Traffic Safety, Sustainable Transport in Barents Region (STBR);
- двустороннего сотрудничества «Transport Study in the Murmansk Region», «Black Spot Management in the Leningrad Region», проектов по развитию транспортных информационных систем на направлениях международных автодорожных коридоров;
- российских проектов НИОКР в дорожной отрасли «Внедрение аудита дорожной безопасности» в Архангельской и Ленинградской областях.

Б) по тематике «туризм», реализованных в рамках:

Программы Коларктик 2007-2013, а именно: «Public-Private Partnership in Barents Tourism», «Salla-Gate Business & Tourism Partnership».

Общая и конкретные цели Проекта

Общая цель, объединяющая участников Проекта - **снижение рисков аварийности для дорожных пользователей, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение» с учетом специфики северной периферии Баренц Региона, путем достижения конкретных целей:**

- 1) **Передачи ноу-хау** посредством **демонстрационных проектов** (на стороне ЕС) и **пилотных проектов** (на стороне РФ), направленных на:
 - снижение рисков аварийности для **пользователей всех категорий** в ходе деятельности на всех **стадиях жизненного цикла** дороги (планирование, проектирование, строительство, эксплуатация и содержание);
 - **адаптацию к российским условиям принципов и инструментов** обеспечения безопасности дорог при высоких уровнях автомобилизации.
- 2) **Разработки инновационных подходов** путем интеграции решения нескольких задач, снижающих риски и повышающих привлекательность транс-граничных автодорожных маршрутов Баренц Региона для дорожных пользователей (акцент - туризм);
- 3) **Информационной деятельности** путем подготовки публикаций, способствующих повышению безопасности дорог и дорожного окружения для пользователей, а также развития информационных каналов с профессионалами и связей с общественностью;
- 4) **Управленческой деятельности** путем расширения командной деятельности и формализации процедур и инструментов управления проектами и рисками проектов транс-граничного сотрудничества.

Ожидаемые эффекты от Проекта:

- **Прямой эффект: Вклад в форме практических действий** в повышение эксплуатационного качества «безопасность» для пользователей транс-граничных автодорожных направлений (акцент - туризм).
- **Стимулирующий эффект: Развитие кластерного эффекта** через международное, межрегиональное, межведомственное и междисциплинарное сотрудничество участников Проекта для достижения общей цели - повышения безопасности дорожных пользователей.
- **Каталитический эффект: Институциональное развитие** через расширенное представительство в Проекте государственных организаций федерального, регионального и муниципального уровней, общественных организаций, университетов и бизнеса, где каждый представитель имеет свои **функции и обязательства**, зафиксированные **Партнерским соглашением**.

Наличие прямого, стимулирующего, каталитического эффектов - гарантия **мультипликативности** результата Проекта:

- А) В Сообществе - за счет выгод для пользователей дорог, местных экономик и сообществ и для Баренц Региона в целом;
- Б) В Пространстве - за счет распространения результатов Проекта за пределы Баренц Региона;
- С) Во времени - за счет обеспечения **устойчивости результатов Проекта** во времени (путем мероприятий в формате «on-job-training», «training of trainers» и программы обучения и повышения квалификации университетов-участников Проекта).

Решаемые задачи и ожидаемые результаты Проекта

Задачи, решаемые в рамках Проекта и ожидаемые результаты, приведены в **Таблице 1**.

Таблица 1 Задачи, решаемые в рамках Проекта «Более безопасные дороги для пользователей», действия и ожидаемые результаты

Задачи	Действия в составе решения задач	Ожидаемые результаты и их распространение
1. Восточная Лапландия. Демонстрационная модель: Управление рисками дорожной аварийности на участках концентрации ДТП	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Обучение российского тренера • Обучающий семинар (с участием обученного российского тренера) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Улучшенная безопасность аварийных участков в Восточной Лапландии ✓ Обученные российские эксперты ✓ Модель по управлению рисками на участках концентрации ДТП для расширенного применения
2. Мурманская область. Адаптационный пилот: Управление рисками дорожной аварийности на участках концентрации ДТП региональных и муниципальных дорог	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Обучение «на рабочих местах» (западный эксперт) • Обучающий семинар 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Расширение результатов работы, начатых в рамках двустороннего проекта (Транспортное изучение в Мурманской области - 2012) ✓ Обученные российские эксперты ✓ Методология мониторинга улучшений, сделанных на участках концентрации ДТП для снижения рисков аварийности для расширенного применения
3. Мурманская область: Поставка + работы на дороге для снижения рисков аварийности на приоритетных участках концентрации ДТП (г. Мурманск)	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков при партнерстве с владельцами дорог • Обучение «на рабочих местах» (западный эксперт) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Улучшенная безопасность дорожных участков в Мурманской области ✓ Обученные российские эксперты ✓ Соглашение с дорожной администрацией и ГИБДД о мониторинге проведенных улучшений
4. Архангельская область. Адаптационный пилот: Управление рисками дорожной аварийности на участках концентрации ДТП региональной дороги, проходящей по территории населенного пункта (Приморский р-н)	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Обучение «на рабочих местах» (западный эксперт) • Обучающий семинар 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Изучение проблемы и рекомендации по управлению рисками дорожной аварийности на участках концентрации ДТП региональных дорог, проходящих через населенные пункты ✓ Обученные российские эксперты ✓ Суммарный отчет, выводы и рекомендации по результатам пилотов «Управление рисками аварийности в Мурманской и Архангельской областях»
5. Архангельская область:	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Улучшенная безопасность

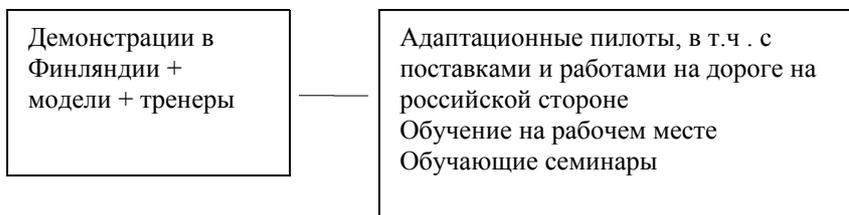
<p>Поставка + работы на дороге для снижения рисков аварийности на приоритетных участках концентрации ДТП (Приморский р-н)</p>	<p>работ, передаваемых подрядчикам на исполнение</p> <ul style="list-style-type: none"> • Деятельность подрядчиков при партнерстве с владельцами дорог • Обучение «на рабочих местах» (западный эксперт) 	<p>дорожных участков в Архангельской области</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Обученные российские эксперты ✓ Соглашение с дорожной администрацией и ГИБДД о мониторинге проведенных улучшений
<p>6. Восточная Лапландия: Демонстрационная модель: Обследование и детальное проектирование дорожки для легкого движения вдоль дороги общего пользования, Салла - Саллатунтури, 7 км.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Обучение российского тренера • Обучающий семинар (с участием обученного российского тренера) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Изыскания и детальный проект устройства дорожки для легкого движения вдоль дороги общего пользования ✓ Обученные российские эксперты ✓ Модель проектирования дорожек для легкого движения вдоль дороги для расширенного применения
<p>7. Предложения по развитию инфраструктуры придорожного сервиса, информирования пользователей, коммуникаций и оказания помощи пострадавшим в ДТП на направлении трансграничной дороги для повышения пригодности трансграничных автодорожных маршрутов для пользователей (акцент - туризм)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Деятельность партнеров по оценке состояния и определения потребностей в развитии: <ol style="list-style-type: none"> 1. придорожных услуг 2. информационного обеспечения пользователей 3. деятельности служб экстренного реагирования в случае ДТП 4. услуг мобильной связи. • Информационный/рабочий семинар: «Повышение безопасности и привлекательности трансграничного автодорожного направления для туризма» 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Оценка состояния придорожных услуг/информации/служб экстренной помощи /качества мобильной связи ✓ Оценка потребности и процесса улучшения инфраструктуры услуг для пользователей на направлении трансграничной дороги и создания основы для развития ITS ✓ Оценка возможности развития интегрированной инфраструктуры услуг для пользователей/экстренной помощи пострадавшим в ДТП на направлении трансграничной дороги.
<p>8. Восточная Лапландия. Демонстрационная модель: Интегрированное трансграничное планирование развития дорог и землепользования, пример Салла (цель - содействие развитию туризма)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Обучение российского тренера • Обучающий семинар <ul style="list-style-type: none"> • Environment Plan for 6 km road section ready • The Model of integrated environmental and land use planning process 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ План Саллы и развитие дорог/землепользования с учетом комплекса вопросов, направленных на повышение туристической привлекательности муниципалитета + План формирования привлекательного дорожного окружения ✓ Модель интегрированного

	disseminated Trained Russian experts	планирования дорог и землепользования для применения на российской стороне ✓ Обученные российские эксперты
9. Буклет “На легковом автомобиле по Баренц Региону ” для российских водителей на русском языке.	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Презентация буклета 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Обновленное издание буклета, адаптированное к новым условиям ✓ Публикация и распространение буклета ✓ Электронная версия буклета, доступная на сайте ✓ Повышение безопасности поведения российских водителей в Финляндии
10. Рекомендации «Снижение рисков аварийности, обусловленных опасными состояниями водителей (усталость, возраст, недостаток опыта и т.д.) при помощи дорожного обустройства»	<ul style="list-style-type: none"> • Тендерная процедура для работ, передаваемых подрядчикам на исполнение • Деятельность подрядчиков • Презентация 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Рекомендации в электронном виде, доступные для широкого использования дорожными администрациями, проектировщиками, службами ГИБДД ✓ Повышение потребительских качеств российских дорог для пользователей в условиях высоких уровней автомобилизации
11. Связи с общественностью и профессионалами	Презентации, публикации, прес-релизы, лифлеты, интервью, поддержка сайтов	Информация о Проекте и его результатах, доступная профессионалам и широкой общественности через каналы Проекта и участников Проекта
12. Формализация процедур и документов для развития практики управления проектами в рамках программы Kolarctic.	Формализация процедур и документов, применяемых при управлении Проектом для широкого использования при управлении проектами в рамках программы Коларктик и других программ ENPI.	Модельные процедуры и документация для управления проектами, гармонизирующие и облегчающие процесс управления проектами и рисками проектов в рамках программы Kolarctic и других программ ENPI.

Деятельность и средства достижения целей Проекта

Деятельность в рамках проекта можно классифицировать по четырем направлениям, а именно:

1) Передача технологий и ноу-хау



2) Инновационная деятельность

Оценки ситуации, предложения по улучшению + Информационно/рабочий семинар

Разработка инновационных подходов и решений

3) Информационно аналитическая деятельность:

Стартовый семинар
Публикации
Отчеты технические и аналитические
Мероприятия в рамках развития информационных каналов с профессионалами и связей с общественностью (работа со СМИ, поддержка сайтов, выпуск лифлетов)

Широкое распространение ноу-хау и технологий

4) Управленческая деятельность

Координирование деятельности партнеров,
Передача работ на аутсорсинг
Управление контрактами
Администрирование Проекта
Финансовое управление
Планирование и организация мероприятий
Организация работы Руководящей группы
Формализация процедур и документации по управлению проектами приграничного сотрудничества

Плавная реализация деятельности в составе Проекта, Развитие методологии управления проектами

Ожидаемые выгоды российских территорий - участниц Проекта

Выгоды российских территорий, участвующих в Проекте, представлены в **Таблице 2**.

Таблица 2 Выгоды, создаваемые проектом «Более безопасные дороги для пользователей» для участвующих российских территорий

Выгоды от Проекта	Пояснение
1. Сокращение числа пострадавших от дорожной аварийности.	Проект позволяет: <ul style="list-style-type: none"> заимствовать от западных партнеров эффективные ноу-хау для ускорения решения проблемы дорожной аварийности. <p>Следствие: Ускорение решения проблемы высокой аварийности на российских дорогах, повышение безопасности дорог для пользователей.</p>
2. Повышение безопасности конечного продукта «Дорога» через сквозное улучшающее воздействие на все	Проект позволяет обеспечить: <ul style="list-style-type: none"> «инновационные инъекции» в каждую стадию жизненного цикла дороги - планирование, проектирование, строительство, эксплуатация и содержание - для обеспечения сквозного управления таким качеством дороги как «безопасность».

технологические стадии дорожного производственного цикла	<ul style="list-style-type: none"> ▪ системный подход, гарантирующий улучшение эксплуатационного качества «безопасность», которое по своей природе является интегральным результатом множества согласованных действий большого числа участников. <p>Следствие: Повышение главного потребительского качества продукта «Дорога» - ее безопасности для пользователей - конечных получателей результатов Проекта.</p>
3. Расширение количества конечных получателей выгод Проекта	<p>Проект позволяет:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ модернизировать подходы по обеспечению безопасности для пользователей дорог разной ведомственной подчиненности (федеральной, региональной, муниципальной) в российской части Баренц Региона. <p>Следствие: Расширенный эффект Проекта посредством расширенного количества пользовательских групп, получающих выгоды от Проекта:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Моторизированные пользователи (водители грузового, общественного, легкового транспорта); ▪ Немоторизированные пользователи (велосипедисты, пешеходы).
4. Повышение отдачи от ресурсов, направляемых на цели повышения безопасности дорожного движения	<p>Проект способствует повышению:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ результативности мер по снижению рисков дорожной аварийности; ▪ экономичности мер по снижению дорожной аварийности путем адресного воздействия на причины рисков, обусловленных фактором «Дорога и ее окружение». <p>Следствие: Расстановка приоритетов и заимствование проверенных ноу-хау, что снижает риски ошибочных и неэффективных решений, повышая отдачу от ресурсов владельцев дорог (федеральных, региональных, муниципальных).</p>
5. Нарращивание опыта реализации международных проектов, развитие культуры межотраслевого, межрегионального и международного сотрудничества	<p>Проект позволит:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ активнее обращаться к ресурсам международных программ, дополняющих финансирование из традиционных источников; ▪ перенимать опыт администрирования международных проектов и внедрять его в российскую практику, способствуя продвижению проектно-целевого финансирования в государственный сектор и адаптацию к условиям ВТО; ▪ объединять российский и зарубежный опыт и ресурсы по разработке инновационных решений для специфических условий и ситуаций повышенной сложности. <p>Следствие: Объединение и наращивание ресурсов (информация, эксперты, технологии, финансы) направляемых на решение проблем дорожной аварийности.</p>
6. Содействие решению экономических и социальных проблем в российских территориях Баренц Региона.	<p>Проект, нацеленный на улучшение качества (безопасности) дорог для пользователей, вносит вклад в улучшение транспортной доступности северной периферии Баренц Региона.</p> <p>Следствия:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Улучшение дорожных условий, повышение плавности транспортных потоков и снижение логистических издержек бизнеса, улучшение условий для предпринимательства; ▪ Повышение мобильности социальных услуг и качества жизни населения;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Сдерживание оттока активного местного населения в другие регионы.
7. Вклад в развитие образовательных программ САФУ и СПбГАСУ (Института и Центра повышения квалификации кадров) с последующим развитием кадров дорожного кластера (администраций, подрядных организаций, учебных заведений и др.)	<p>Проект охватывает несколько территорий Баренц Региона, что позволяет шире охватить специфику и инструменты управления рисками аварийности, обусловленные фактором «Дорога и ее окружение».</p> <p>Следствие: Развитие образовательных программ, расширение теоретической и практической подготовки специалистов по управлению рисками дорожной аварийности на стадиях проектирования, строительства, эксплуатации и содержания дорог и распространение знаний за пределы Баренц Региона.</p>
8. Содействие преодолению негативных следствий «граничного эффекта»	<p>Проект вовлекает российские организации дорожного кластера в международный процесс технологического развития и гармонизации подходов и инструментов для повышения однородности дорожных условий на автодорожных направлениях Баренц Региона.</p> <p>Следствие: Гармонизированная дорожная инфраструктура Баренц Региона - вклад в повышение его конкурентоспособности и трансформацию малонаселенной и труднодоступной периферии в Регион, способный интегрироваться в мировую экономику через развитие международного экономического сотрудничества и внешней торговли, а также, реализации транзитного потенциала российской территории, что отвечает интересам, как ЕС, так и РФ.</p>
9. Вклад в развитие трансграничного туристического кластера, привлекательного для потребителей из-за пределов Баренц Региона	<p>Проект акцентирует внимание на нуждах пользователя - туристического бизнеса, его потребностях в улучшении дорожной инфраструктуры в направлении - соответствие трансграничных дорог требованиям международного туристического маршрута.</p> <p>Следствие: Гармонизация придорожного сервиса и информационное сопровождение автотуристов как вклад в развитие трансграничного туристического кластера и повышение его экономической и социальной роли для местных сообществ.</p>
10. Смещение имиджа российских территорий Баренц Региона от «глубинки» к «региону-локомотиву роста» на карте России.	<p>Гармонизирующая направленность Проекта способствует объективному процессу регионализации, а активная внедренческая деятельность российских территорий Баренц Региона - вклад в создание «инновационного имиджа» Архангельской и Мурманской областей.</p> <p>Следствие: Улучшение инновационного имиджа северных территорий - вклад в повышение инвестиционной привлекательности Баренц Региона в национальном и международном масштабах.</p>

Участники Проекта и их ожидания от Проекта

Участники Проекта, их функции в составе команды и ожидания, связанные с участием в Проекте приведены в **Таблице 3**.

Таблица 3 Проект «Более безопасные дороги для пользователей»: участники, их функции в составе команды и ожидания, связанные с Проектом

Участник	Функция	Ожидания от Проекта
Лапландский центр экономического развития,	Партнер ЕС - государственная организация,	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация возможностей гармонизации дорожных условий на направлении транс-граничных автодорожных маршрутов;

транспорта и окружающей среды (Lapin ELY) - Финляндия	носитель ноу-хау по реализации комплексного подхода при решении задач дорожной отрасли и их интеграции с задачами экономического развития и сохранения окружающей среды.	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение рисков, создаваемых российскими водителями на финских дорогах.
Муниципалитет Салла и Федерация муниципалитетов Восточной Лапландии	Партнеры ЕС – органы муниципального уровня, носители ноу-хау в области решения задач местного управления (интегрированное планирование транспорт / землепользование)	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение эксплуатационных качеств и привлекательности трансграничного маршрута на направлении Салла-Кандалакша для туризма, торговых отношений, развития трансграничного бизнеса и повышения занятости. • Нарращивание опыта реализации трансграничных проектов.
Администрация поселения Алакуртти	Российский партнер - получатель результата демонстрационного проекта (интегрированное планирование транспорт / землепользование)	<ul style="list-style-type: none"> • Повышение эксплуатационных качеств и привлекательности трансграничного маршрута на направлении Салла-Кандалакша, создание спроса на придорожные услуги, развитие инфраструктуры оказания помощи пользователям в случае ДТП. • Нарращивание опыта реализации трансграничных проектов, поиск перспектив для создания занятости местного населения.
Администрация г. Мурманска	Российский партнер - получатель результатов демонстрационных пилотных проектов и поставок	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение специалистами, ответственными за безопасность муниципальной улично-дорожной сети, практического опыта по снижению рисков аварийности в условиях высокого уровня автомобилизации; • Повышение квалификации местных специалистов, профессиональная деятельность которых оказывает влияние на эксплуатационное качество дорог «безопасность»; • Снижение рисков аварийности на пилотных участках потенциального риска; • Повышение туристической привлекательности Мурманска; • Приобретение опыта участия в международных и межрегиональных проектах.
Региональные дорожные администрации Мурманской, Архангельской областей (автодоры)	Российские партнеры - получатели ноу-хау для их последующего практического применения для повышения безопасности региональных дорог для пользователей.	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение специалистами, ответственными за безопасность региональной дорожной сети, практического опыта по снижению рисков аварийности в условиях высокого уровня автомобилизации; • Снижение аварийности на сети региональных дорог, обусловленной фактором «Дорога и ее окружение» • Повышение имиджа дорожной отрасли в глазах пользователей для стабилизации

		финансирования из региональных дорожных фондов
Администрация Приморского района Архангельской области	Российский получатель ноу-хау для их последующего практического применения для повышения безопасности дорог муниципального образования для пользователей	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение специалистами, ответственными за безопасность дорожной сети, практического опыта по снижению рисков аварийности в условиях высокого уровня автомобилизации; • Повышение квалификации местных специалистов, профессиональная деятельность которых оказывает влияние на эксплуатационное качество дорог «безопасность»; • Снижение рисков аварийности на пилотных участках потенциального риска; • Приобретение опыта участия в международных и межрегиональных проектах.
ФГУ «Управление автомобильной магистрали С–Петербург — Мурманск» (ФГУ Упрдор «Кола»)	Российский получатель ноу-хау для их последующего практического применения для повышения безопасности федеральной дороги для пользователей.	<ul style="list-style-type: none"> • Приобретение специалистами, ответственными за безопасность федеральной дорожной сети, практического опыта по снижению рисков аварийности в условиях высокого уровня автомобилизации; • Привлечение опыта по снижению аварийности на федеральной дороге «Кола», обусловленной фактором «Дорога и ее окружение»; • Повышение имиджа дорожной отрасли в глазах пользователей для стабилизации финансирования из федерального дорожного фонда
УГИБДД УМВД РФ по Мурманской, Архангельской областям	Российские партнеры - получатели ноу-хау, ответственные за уровень аварийности на сетях дорог.	<ul style="list-style-type: none"> • Снижение уровня дорожной аварийности и числа погибших и раненых в ДТП; • Расширение профессионализма сотрудников; • Повышение имиджа ГИБДД в глазах общественности.
Технологический Университет Лулео	Научно-исследовательская организация Баренц Региона	<ul style="list-style-type: none"> • Расширение практической базы для экспертной и исследовательской деятельности в Баренц Регионе; • Содействие расширению европейского образовательного и исследовательского (Болонский процесс); • Нарращивание опыта экспертной деятельности в россии и развитие партнерских связей с российскими университетами САФУ и СПбГАСУ.
Институт повышения квалификации Северного (Арктического) Федерального университета, Архангельск	Российские получатели ноу-хау для их последующего распространения в рамках программ повышения квалификации специалистов дорожной отрасли	<ul style="list-style-type: none"> • Развитие образовательных программ, повышение привлекательности для организаций - потенциальных потребителей образовательных услуг • Расширение образовательной деятельности • Расширение научной деятельности • Повышение имиджа учебных заведений

<p>Центр повышения квалификации Института БДД СПБГАСУ, С- Петербург</p>		
<p>Архангельская областная служба спасения Архангельская международная школа общественного здоровья Северного государственного медицинского университета</p>	<p>Российские участники - эксперты по организации системы экстренного реагирования и оказания помощи пострадавшим в ДТП</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Оценка международных ноу-хау по обеспечению оперативных действий спасательных служб в случае ДТП на дорогах периферийных районов стран Северной Европы, • Заимствование опыта и выработка оптимального алгоритма взаимодействия организаций по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, • Оценка возможности интеграции инфраструктур придорожного сервиса и оказания помощи пострадавшим в ДТП на транс-граничных автодорожных направлениях, поиск инновационных подходов.
<p>АНО «Центр управления проектами», Мурманская область</p>	<p>Партнер - исполнитель задачи</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Управление решением задачи, включающей изучение ситуации и подготовку предложений по развитию придорожного сервиса и информационного обеспечения пользователей транс-граничных дорог; • Расширение опыта межрегионального, международного и межведомственного сотрудничества.
<p>ОАО «Проектный институт «Севдорпроект», ООО «Домер ПК»</p>	<p>Российские получатели ноу-хау для их последующей адаптации в практику проектирования (предупреждение возникновения участков концентрации аварийности).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Реализация возможности повышения квалификации в области проектирования дорог на основе принципов и инструментов, адаптированных к высоким уровням автомобилизации.
<p>Малое инновационное предприятие ООО «АвтоДорожный Консалтинг»</p>	<p>Лидирующий российский партнер, ответственный за администрирование Проекта и организацию плавной реализации запланированных мероприятий, передачу потока информации от партнера ЕС к российским партнерам, поддержание рабочих коммуникаций между всеми партнерами Проекта</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Использование опыта, приобретенного в других международных и российских проектах по тематике дорожной безопасности; • Согласованная реализация двух логически связанных проектов – предлагаемого «Более безопасные дороги для пользователей» и текущего – Kolarctic ENPI CBC «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе»; • Повышение готовности к условиям деятельности, определяемых регулированием ВТО.

Распространение результатов Проекта

Дополнительная задача каждого участника Проекта - дальнейшая передача информации и ноу-хау, приобретаемых в ходе реализации мероприятий Проекта для обеспечения мультипликативного эффекта.

Потенциальными каналами для распространения ноу-хау, созданных партнерами и подрядчиками Проекта, рассматриваются:

- **Отраслевые ассоциации: Российская ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР** через отраслевые семинары по распространению ноу-хау по российским регионам, Varents Safety Forum через международные мероприятия;
- **Региональные правительства, СМИ, ресурсы интернета, конференции, семинары** – распространение ноу-хау и информации среди органов исполнительной власти территорий Баренц Региона, информирование профессионалов и общественности;
- **Северный (Арктический) федеральный университет (САФУ)** - распространение информации и ноу-хау в области высшего профессионального образования через деятельность в северных территориях РФ;
- **Институт безопасности дорожного движения СПбГАСУ** - распространение информации о ноу-хау в рамках отраслевых конференции и семинаров, а также конференций, ориентированных на территории Северо-Западного округа в рамках федеральной программы по повышению БДД.

Вся информация Проекта и о Проекте предоставляется безвозмездно.

Устойчивость результатов Проекта

Устойчивость результатов Проекта после его завершения обеспечивается за счет:

- **Кластерного эффекта**, на достижение которого рассчитаны состав и мероприятия Проекта;
- **Охвата всех стадий «технологического конвейера»** создания продукта «Дорога», который передается пользователям;
- **Практическую направленность** мероприятий Проекта (демонстрации, пилоты, поставки, обучение на рабочих местах);
- **Институционального развития** как следствия расширенного количества участников, представляющих государственные организации, общественные организации, учебные и исследовательские учреждения и частные компании (партнерство государства, гражданского общества, бизнеса и науки);
- **Широкого набора каналов и средств распространения информации** (от ресурсов интернета до презентаций на мероприятиях национального уровня), что позволяет охватить широкую аудиторию;
- **Профессионального развития** за счет применения таких форматов обучающих мероприятий как on-job-training и training of trainers, обеспечивающих приобретение российскими экспертами практических навыков и обучение тех, кто будет обучать впоследствии, а также, вовлеченностью учреждений по подготовке и повышению квалификации отраслевых кадров;
- **Развития практики управления транс-границными проектами и практики управления рисками транс-границных проектов** путем формализации процедур и документации, гармонизирующих и облегчающих управление и мониторинг результатов транс-границных проектов.

Риски Проекта и управление ими

Основные риски Проекта, способные нарушить плавность его реализации и повлечь непредусмотренные затраты, приведены в **Таблице 4**.

Таблица 4 Основные риски проекта «Более безопасные дороги для пользователей», возможные негативные последствия и направления для управления рисками

Вид риска	Возможные последствия для проекта	Направление для управления рисками
1.«Текучесть кадров»	Мероприятия Проекта рассчитаны на поступательность обучения и передачи технологий. Постоянная смена участников проекта приводит к получению фрагментарных и несистемных знаний, что снижает результативность процесса передачи технологий.	Повышение дисциплины, разъяснение, включение в Партнерское соглашение условия о закреплении специалистов в Проекте и определении их ответственности Переход на подготовку по принципу training of trainers с обязательствами последующего обучения других специалистов организаций
2.Несогласованность функционирования банковских систем России и стран ЕС	Задержки с прохождением платежей, списания средств при проведении банками платежей через транзитные банки, значительные потери времени на соответствие меняющимся требованиям банков (регистрации сделок, переводы документов, подготовки справок и т.д.), неопытный персонал.	Предусмотреть непредвиденные расходы, связанные с банковскими операциями. Разделение финансовой ответственности и деятельности с партнерами ЕС
3.Изменения миграционного и трудового законодательства	Рабочие графики Проекта составлены с учетом действующих требований миграционного и трудового законодательства. Поэтому, любые изменения, влекущие за собой изменения требований, следствием которых становится увеличение продолжительности формальных процедур или затрат, могут нарушать плавность реализации Проекта.	Использование опыта реализуемого проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц Регионе» Консультации с УФМС.
4.Требования таможенного законодательства	Проектом предусматриваются поставки оборудования для демонстрации на российской стороне решений по снижению рисков аварийности.	Минимизация необходимости поставок через границу, приобретение необходимых для демонстрации оборудования/материалов на российской стороне.
5.Требования налогового законодательства	Отвлечение средств бюджета Проекта на налоговые выплаты, что снижает отдачу от средств. Отсутствие механизма компенсации налоговых выплат для проектов приграничного	Привлечение малого инновационного предприятия к управлению Проектом (преимущества - упрощенная система бухгалтерского учета, освобождение от НДС). Это

	сотрудничества и технической помощи, теоретически освобождаемых от налогов	означает снижение накладных издержек и налоговых отчислений, что увеличивает ресурсы, направляемые на достижение целей Проекта.
6.Реорганизации в структурах организаций -участников проекта	<p>Возможные реорганизации создают риск смены статуса партнеров, ликвидации, в связи с чем:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ в процессе реализации проекта могут потребоваться дополнительные административные действия, связанные с затратами времени и средств; ▪ проект может лишиться партнера с вытекающими последствиями, снижающими результативность и экономичность проекта; ▪ могут поменяться эксперты, представляющие организацию-партнера. 	Отслеживание изменений, заблаговременные действия по оформлению передачи права к организации-правопреемнику, Обеспечение конструктивной бюрократии Проекта (протоколы, отчеты) с тем, чтобы новый представитель имел возможность войти в курс дела (подготовка протокольных документов Проекта на двух языках)

Заключение

Партнеры проекта «**Более безопасные дороги для пользователей**» имеют:

- Мотивацию к участию в Проекте, который прямо или косвенно способствует целям и задачам организаций-партнеров;
- Опыт международного сотрудничества и осознание критической важности заимствования опыта стран-лидеров в области дорожной безопасности, сумевших достичь результата по снижению рисков аварийности для пользователей дорог.
- Понимание того, что повышение безопасности трансграничной дорожной инфраструктуры – критическое условие для развития местных экономик, а значит, повышения занятости и развития социальных услуг. Повышение качества жизни местного населения – необходимое условие для решения демографических проблем северных периферийных регионов.

Вклад Проекта в **снижение числа жертв дорожной аварийности** и в повышение привлекательности северной периферии для проживания – это вклад в поддержание количества и качества главного стратегического ресурса северных и арктических территорий - ресурса «население», необходимого для **повышения национальной конкурентоспособности** через реализацию транзитного потенциала российской территории и наращивание **экономического присутствия России в Арктике**.

Бюджет Проекта

Бюджет проекта – 1 463 804 Евро

Источники формирования бюджета Проекта:

- 1. ЕС 45% 658 721 Евро
- 2. Национальное со-финансирование стран-партнеров: 55% 805 091 Евро

В том числе собственный вклад Партнеров:

Финляндия 86 480 Евро

Россия 57 500 Евро

Швеция 2400 Евро

Взаимодействие участников Проекта

На **Рисунке 1** представлена схема взаимодействия участников проекта «Более безопасные дороги для пользователей» и их статус и функции по обеспечению распространению результатов Проекта.

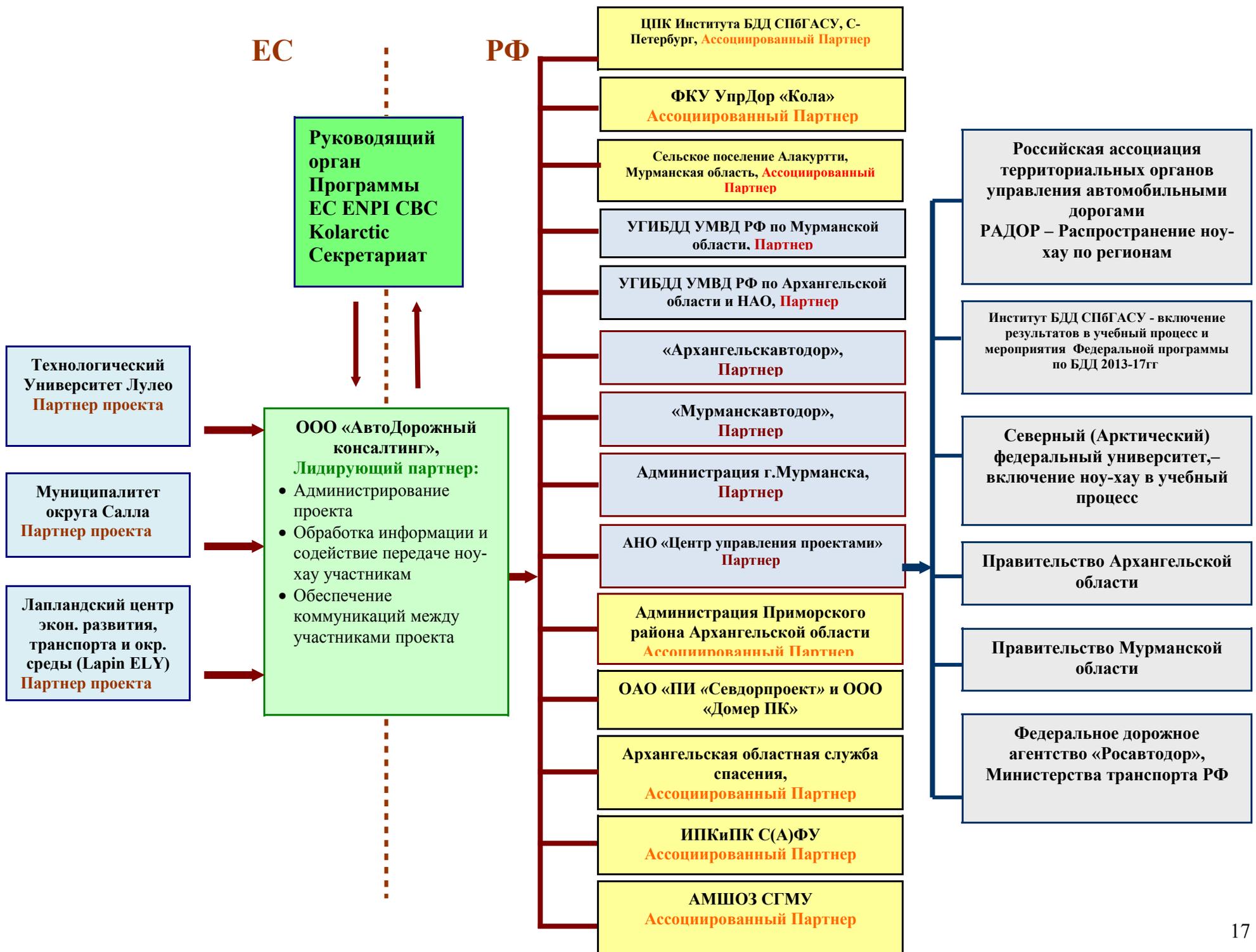


Рисунок 1

Схема взаимодействия и функции участников по обеспечению распространения информации в рамках Проекта «Более безопасные дороги для пользователей»

