

**Проект
«Управление дорогами с низкой
интенсивностью движения в Баренц
регионе» (КО 243)**

Отраслевые проекты в рамках программы ENPI



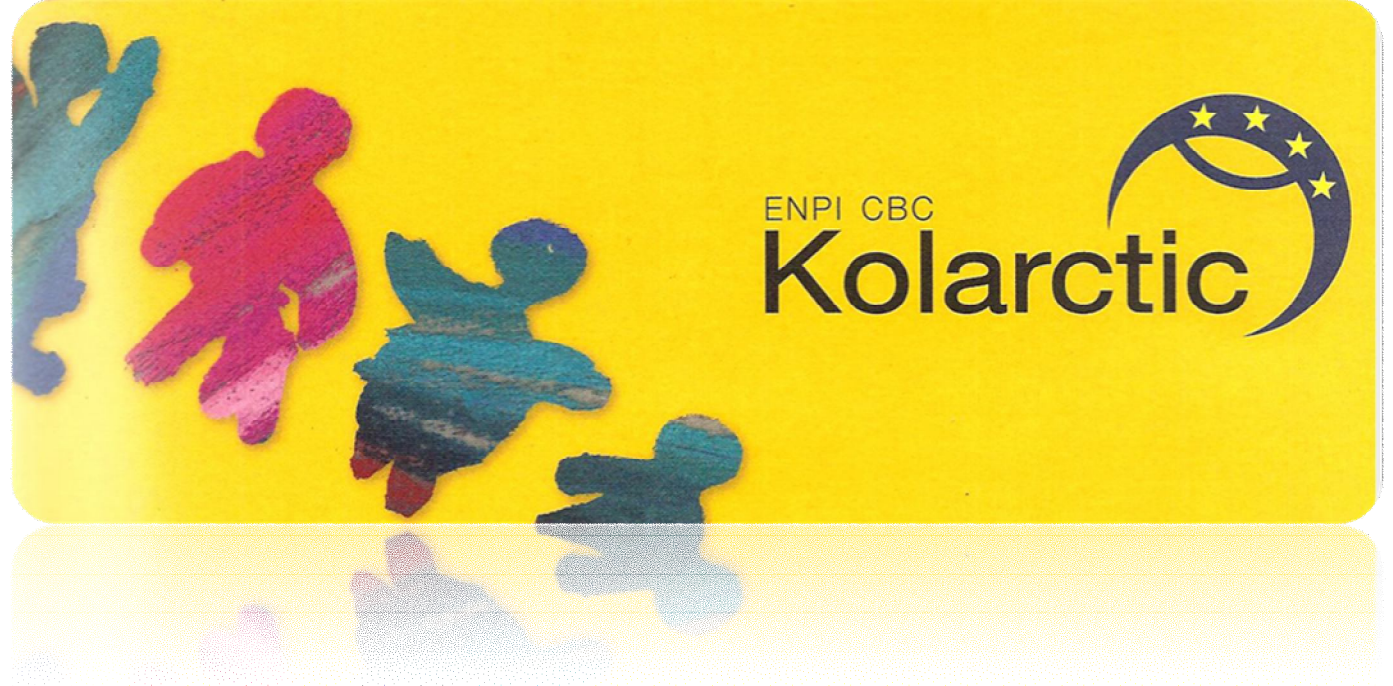
**КО 243 Kolarctic
(технологии)**



**КА 272 Karelia
(инвестиции)**

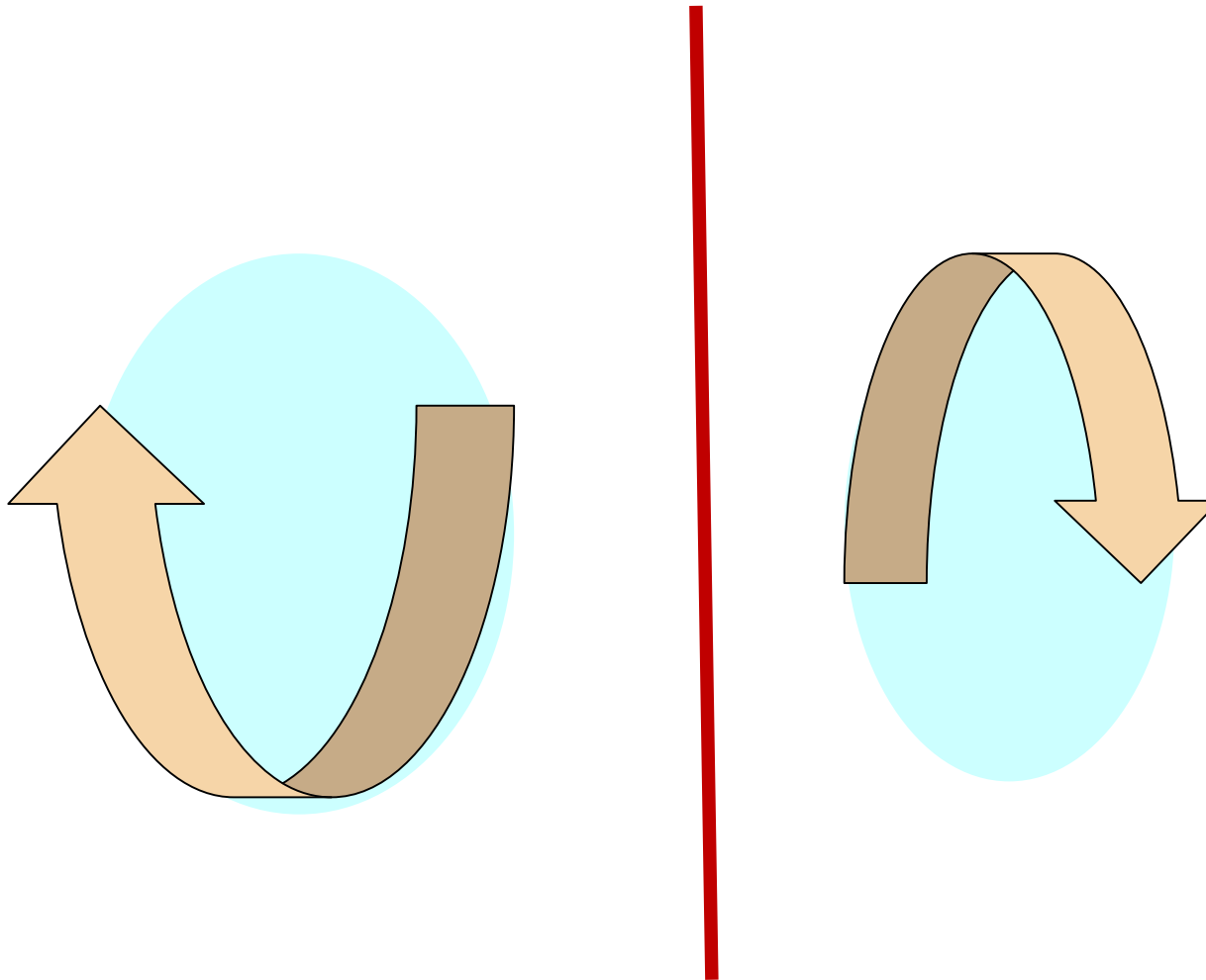


**? SE Fin-RU
(безопасность)**

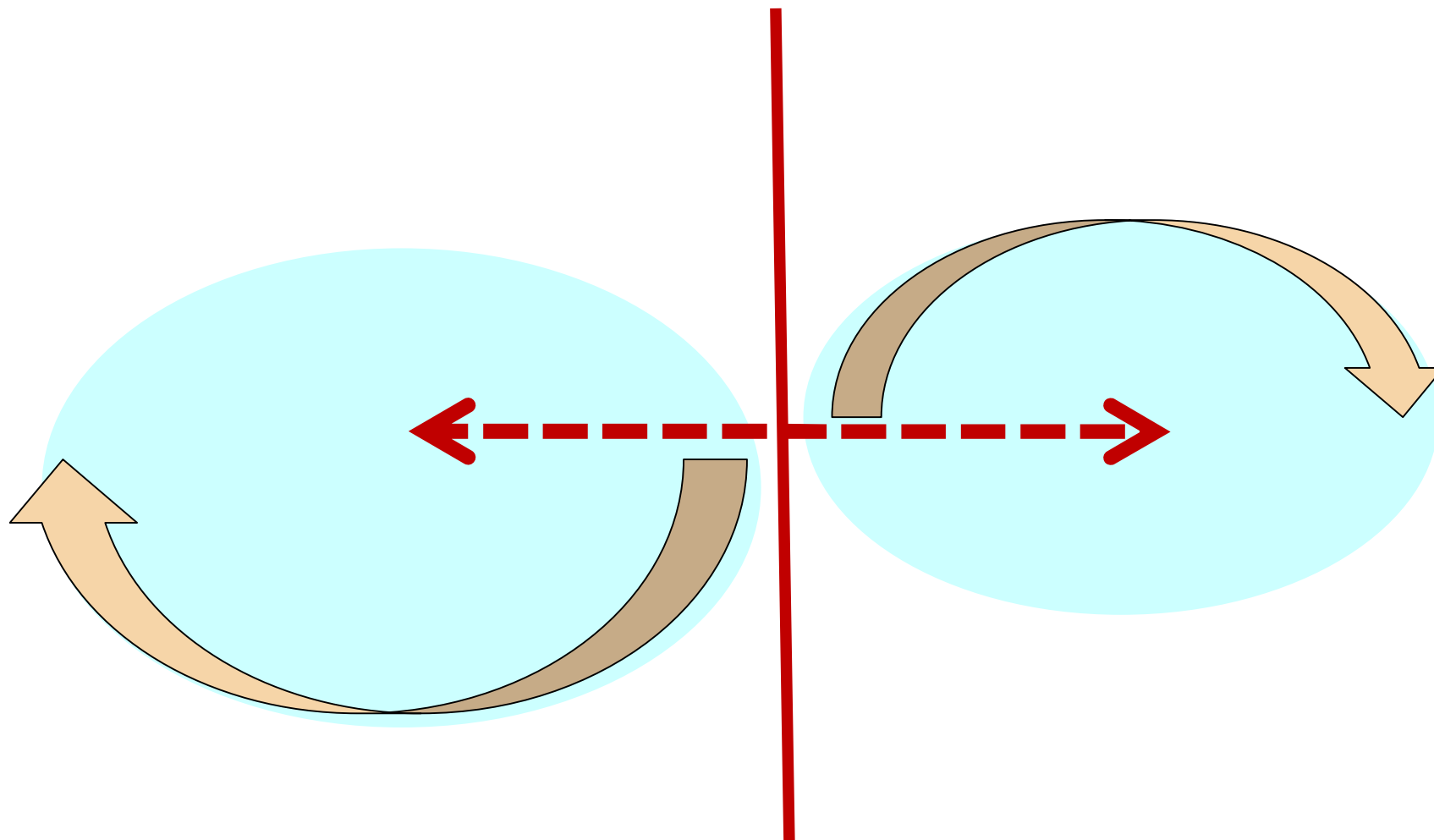


**Преамбула проекта
приграничного
сотрудничества**

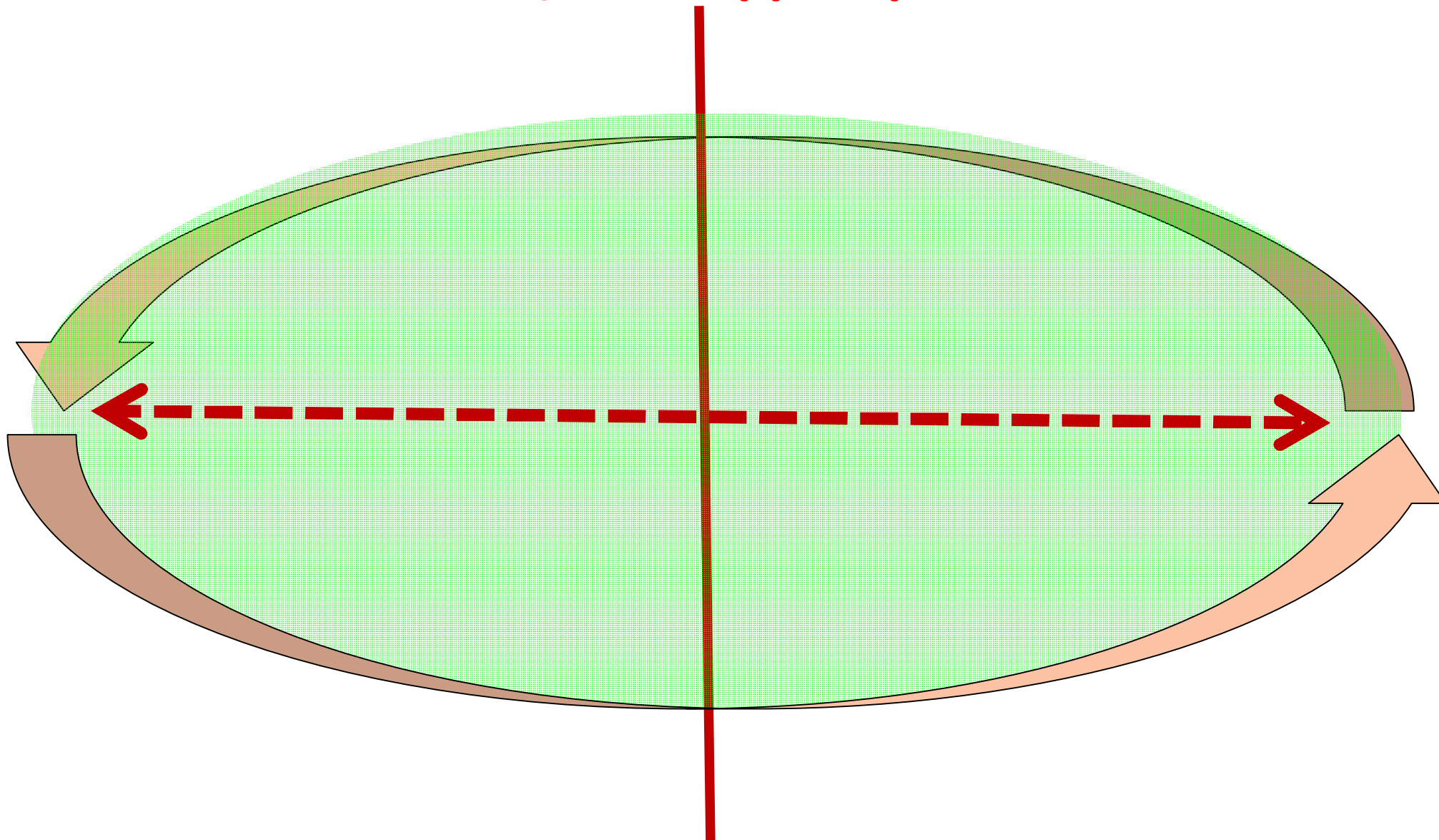
Потенциал территорий при наличии «граничного эффекта»



Снижение граничного эффекта = наращивание потенциала территорий в результате интеграции



**Устранение граничного эффекта = реализация
потенциала территории x4**



Специфика функционирования дорог в северной периферии

- 1. Протяженные расстояния**
- 2. Сложные климатические, геологические и гидрологические условия**
- 3. Дефицит качественных минеральных строительных материалов**
- 4. Низкая интенсивность движения на большей части сети региональных дорог**
- 5. Значительная доля тяжелого движения в составе потоков**
- 6. Снижение финансирования на дорожные нужды**



Площадка для отработки нестандартных решений - проекты ROADEx

- **1998-2001** - Пилотный проект **Roadex I** - "Эффективный обмен технологиями и сотрудничество между дорожными администрациями периферийных регионов Северной Европы"
- **2002-2005** Проект **Roadex II** - "Интерактивные и инновационные практики управления дорогами с низкой интенсивностью движения"
- **2006 – 2007** Проект **Roadex III** – "Распространение практик Roadex на сети дорог Северных периферийных территорий"
- **2009-2012** Проект **Roadex IV** – "Продвижение инноваций в дорожной отрасли для повышения конкурентоспособности удаленных и периферийных территорий"



Цель проектов ROADEx

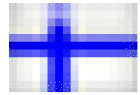
- ускорение внедрения инноваций путем обмена ноу-хау, направленных на **повышение качества дорожной инфраструктуры** в неблагоприятных условиях, для:
 - **Снижения затрат** отрасли, обусловленных объективными трудностями северной периферии
 - Соответствия **требованиям пользователей** дорог, снижение транспортных издержек

Участники проектов ROADEX



ШВЕЦИЯ

Шведская Транспортная Администрация,
Северный регион
Шведское Лесное Агентство



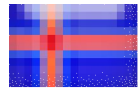
ФИНЛЯНДИЯ

Центр экономического развития, транспорта
и окружающей среды



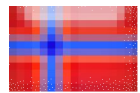
ГРЕНЛАНДИЯ

Правительство Гренландии



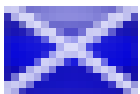
ИСЛАНДИЯ

Администрация дорог общего пользования
Исландии



НОРВЕГИЯ

Администрация дорог общего пользования
Норвегии, Северный регион



ШОТЛАНДИЯ

Совет Хайланда
Шотландская Лесная Комиссия
Совет Западных (Гебридских) островов



ИРЛАНДИЯ

Национальное дорожное управление
Департамент транспорта

Что дает России подключение к партнерству ROADEX ?

1. **Участие в профессиональном сотрудничестве**
2. **Заимствование ноу-хау для ускорения решения дорожных проблем**
3. **Объединение ресурсов, привлечение поддержки для совместного решения задач**
4. **Передача опыта дорожникам других регионов, лишенных возможности участвовать в программах приграничного сотрудничества**

Общие цели Проекта «Управление дорогами с низкой интенсивностью движения в Баренц регионе» (КО 243)

- **Гармонизация территориальных отраслевых практик на основе добровольного профессионального партнерства, а не директив сверху**
- **Вклад в развитие экономик территорий Баренц Региона посредством улучшения состояния сетей дорог с низкой интенсивностью движения для развития бизнеса и выхода его на региональные, национальные и международные рынки, для повышения уровня социальных услуг для населения**

Особые цели Проекта

- **Гармонизация принципов и технологий**
- **Повышение устойчивости функционирования сетей дорог и снижение негативного влияния дорожной деятельности на окружающую среду**
- **Оптимизация затрат по содержанию сетей дорог с низкой эффективностью при помощи инноваций, адаптированных к местным условиям**
- **Вхождение российских дорожников в инновационное пространство транспортного кластера Баренц Региона для ускорения решения общих специфических проблем северных периферийных территорий**

Характеристики Проекта:

1. Продолжительность – 30 месяцев

2. Бюджет проекта – 399 567 Евро

3. Источники формирования бюджета Проекта:

1. ЕС 50% 199784 Евро

+

2. Национальное со-финансирование стран-партнеров: 50% 199783 Евро

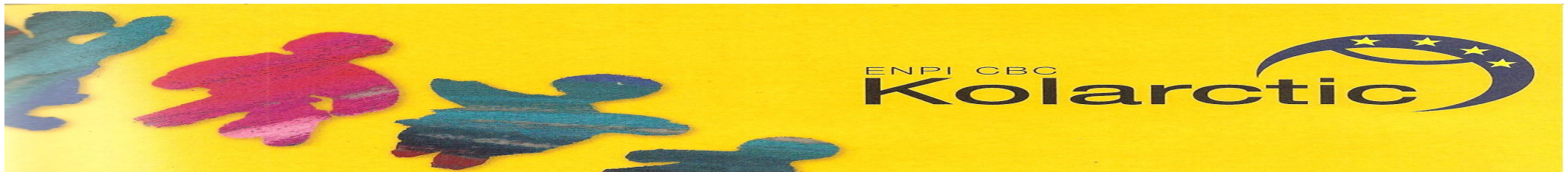
В том числе:

• Финляндия 9.7% 38608 в т.ч 27 500 – ELY

• Россия 40.3% 161178 в т.ч:

Архангельскавтодор 9000 Евро

Мурманскавтодор 3000 Евро



СОГЛАШЕНИЕ



Руководящий орган
Программы
ЕС ENPI CBC
Kolarctic

Секретариат

КОНТРАКТ

ГУАО
«Дорожное
агентство
Архангельс
кавтодор»

ГУпо
управлению
а/дМО
Мурмансквт

Министерст
во строи
тельства
Правительс
тва
республики

ФГУелия,
«Асправадени
е на м/с Пб-
Мурманск»
(ФГУ УпрДор

РАДОР

АГТУ-
САФУ

Правит
ельс
ство

Правит
ельс
ство

МО

Правит
ельс
ство

РКА

РОСАВТ
ОДОР

Лапландс
кий
центр
экономич
еского
развития,
транспор
та и окр.
среды

Шведское
транспортно
еагентство,
владелец
права на
ROADEX

ООО
«Автодо
рожный
консалт
инг»,
Лидирую
щий
партнер:
• Админи
стри
рование

проекта
• Содейс
твие
передач

Схема взаимодействия участников и

Управление Проектом

1. Важные для проекта решения принимаются **Руководящей группой** – высшим органом Проекта, в состав которого входят представители партнеров
2. Текущие административные решения принимаются **Лидирующим партнером** на основании:
 - Правил Программы Коларктик (ENPI)
 - Контракта
 - Соглашения
 - Решений Руководящей группы

Стадии Проекта в рамках проекта

1. Формирование **перечня проблем** дорог с низкой интенсивностью на российской стороне, приоритеты
2. **Анализ причин** проблем, постановка конкретных задач по их решению (**Технические задания**)
3. Организация **тендеров** на отбор специализированных экспертов, владеющих опытом решения задач (из ресурсов ROADEX)
4. **Проведение работ** экспертами и местными специалистами по решению проблем в Лапландии, Архангельской и Мурманской областях с подбором оптимальных решений для местных условий.
5. Подготовка методик и рекомендаций
6. Организация семинаров по **передаче адаптированных ноу-хау**
7. Заключительная конференция, представление **результатов** и подведение итогов Проекта
8. **Распространение** результатов Проекта

Основные ожидаемые результаты Проекта:

- 1. Повышение «оснащенности» дорожников для улучшения состояния дорог с низкой интенсивностью на финской/российской территориях Баренц Региона при помощи инновационных подходов, методов, технологий**
- 2. Улучшение доступности удаленных населенных пунктов и условий для бизнеса и социального сектора, повышение безопасности движения и сохранности окружающей среды, как следствий улучшения эксплуатационных качеств дорог**

Российские каналы распространения результатов Проекта

1. Ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами РАДОР – мероприятия по распространению ноу-хау в регионах РФ
2. Региональные правительства и СМИ – информирование органов исполнительной власти территорий Баренц Региона, профессиональных кругов и общественности
3. Кафедра автомобильных дорог САФУ – актуализация учебных программ
4. Институт повышения квалификации САФУ – повышение квалификации специалистов дорожной отрасли
5. Научно-практические конференции, семинары, публикации в изданиях национального уровня – информация для научных, профессиональных и политических кругов
6. Ресурсы интернета - доступность информации для всех заинтересованных через сайты

Риски проекта

Вид риска	Направление для минимизации рисков
1. Изменения миграционного законодательства	Отслеживание, консультации с УФМС
2. Требования налогового законодательства	Отслеживание, консультации с внешним Аудитором
3. Реорганизации в дорожной отрасли	Отслеживание изменений, заблаговременное информирование Секретариата, консультации, оформлению передачи прав организаций партнеров к организациям-правопреемникам