



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 21 февраля 2008 г. № 103

МОСКВА

О федеральной целевой программе "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы.

2. Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерству финансов Российской Федерации при формировании проекта федерального бюджета на соответствующий год включать Программу, указанную в пункте 1 настоящего постановления, в перечень федеральных целевых программ, подлежащих финансированию за счет средств федерального бюджета.

Председатель Правительства
Российской Федерации



В.Зубков

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 21 февраля 2008 г. № 103

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
"Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

П А С П О Р Т

федеральной целевой программы
"Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

- Наименование Программы - федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы
- Основание для принятия решения о разработке Программы - поручение Президента Российской Федерации от 9 марта 2007 г. № Пр-395, распоряжение Правительства Российской Федерации от 7 ноября 2007 г. № 1571-р
- Государственный заказчик - координатор Программы - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации
- Государственные заказчики Программы - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности, Федеральное агентство морского и речного транспорта
- Основные разработчики Программы - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности
- Цель и задачи Программы - цель Программы - развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж.

Задачи Программы:

создание опережающего научного задела и технологий для разработки перспективной гражданской морской техники, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности гражданской продукции судостроения; строительство, реконструкция и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрасли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники; совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции

Важнейшие целевые индикаторы и показатели Программы

- количество вновь разработанных технологий - 740 - 860, в том числе соответствующих мировому уровню, - 280 - 360;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений, - 860 - 1040, в том числе права на которые закреплены за Российской Федерацией, - 580 - 700;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли - 72 процента;
- доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 32 процента

Сроки и этапы реализации Программы

- 2009 - 2016 годы:
первый этап - 2009 - 2011 годы;
второй этап - 2012 - 2016 годы

Объемы и источники финансирования Программы

- всего по Программе - 136411 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:
за счет средств федерального бюджета - 90664 млн. рублей, из них:
на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 67301 млн. рублей;
на капитальные вложения - 18802 млн. рублей;
на прочие нужды - 4561 млн. рублей;
за счет средств внебюджетных источников - 45747 млн. рублей, из них:
на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 35505 млн. рублей;
на капитальные вложения - 7721 млн. рублей;
на прочие нужды - 2521 млн. рублей

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности

- выполнение Программы в полном объеме позволит:
обеспечить разработку комплексных проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на арктическом континентальном шельфе, газозовов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения и других объектов морской техники;
создать научно-технические предпосылки для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа;

сократить общее научно-техническое и технологическое отставание России от передовых стран, сохраняя и развивая в то же время приоритет в отношении ряда направлений развития морской техники; снизить в значительной степени номенклатуру и объемы поставок из ближнего и дальнего зарубежья судового комплектующего оборудования путем создания новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения, совершенствования и развития кооперации с учетом решения вопросов импортозамещения; повысить конкурентоспособность гражданской продукции для внутреннего рынка и расширить возможности по поставке российской судостроительной продукции на экспорт; обеспечить высокий социальный эффект от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности; обеспечить поступление за 2009 - 2016 годы в федеральный бюджет налогов от производства гражданской морской техники в размере 164811 млн. рублей при 90664 млн. рублей бюджетных затрат на реализацию Программы; обеспечить индекс доходности (рентабельность) бюджетных ассигнований - 1,75, срок окупаемости - около 1 года.

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (далее - Программа) направлена на создание конкурентоспособной отечественной гражданской морской техники путем преодоления научно-технического и технологического отставания России от промышленно развитых стран мира, а также на развитие производственного потенциала судостроительной промышленности.

Рынок продукции гражданского судостроения формируется на основе интересов трех таких групп хозяйствующих субъектов, как грузовладельцы, судовладельцы и организации судостроительной промышленности Российской Федерации.

Промышленные, энергетические и торговые компании - грузовладельцы определяют потребности в номенклатуре и объеме грузоперевозок.

Морские и речные парохозяйства-судовладельцы, являющиеся преимущественно частными организациями и уже интегрированными в мировой рынок транспортных услуг, определяют потребности в продукции судостроения. Государство регулирует экономические условия функционирования и приоритеты развития судостроительной промышленности, а также формирует заказ на строительство судов для нужд научно-исследовательской деятельности, аварийно-спасательной службы и ледокольного флота.

Судостроительная промышленность, призванная удовлетворять потребности грузовладельцев и судовладельцев, представляет собой совокупность научно-исследовательских, проектно-конструкторских, судостроительных, судоремонтных, машиностроительных, приборостроительных и электромонтажных организаций, выполняющих работы по созданию и обеспечению жизненного цикла судов и других объектов морской техники.

Основными секторами гражданской морской техники, способной обеспечить эффективную деятельность указанных хозяйствующих субъектов в рыночных условиях, являются:

средства освоения месторождений нефти и газа на континентальном шельфе;

транспортные суда для перевозок морским путем;
транспортные суда внутреннего плавания и смешанного (река - море) плавания;

скоростные суда для использования на морских и внутренних линиях;

научно-исследовательские суда, в том числе суда для обеспечения экологического контроля;

ледоколы и суда технического флота;

рыбопромысловый флот.

Динамика объема грузооборота российских портов по видам перевозок морским путем показывает абсолютно устойчивый рост, который создает возможность развития отечественного транспортного флота. Однако даже на внутреннем рынке грузовых перевозок доминируют сегодня иностранные перевозчики.

Транспортные суда, плавающие под Государственным флагом Российской Федерации и принадлежащие российским судовладельцам, составляют по тоннажу около 2 процентов суммарного тоннажа флотов мира и имеют средний возраст более 18 лет, что требует принятия незамедлительных мер по его обновлению.

Российские судовладельцы ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство морских судов на сумму около 1 млрд. долларов США. Доля же российских судостроительных заводов в объеме их заказов составляла за последние 10 лет всего около 6 процентов, хотя по техническим возможностям российского судостроения она могла бы быть около 30 процентов.

В России действует более 20 речных пароходств, многие из которых обеспечивают жизнедеятельность регионов Сибири, где реки являются практически единственными транспортными магистралями. Речной флот в настоящее время насчитывает свыше 9 тыс. судов, средний возраст которых составляет более 28 лет. В ближайшие 5 - 10 лет около 90 процентов этих судов будут списаны по техническому состоянию.

Среди факторов, препятствующих обновлению речного флота, выделяются прежде всего сезонность его работы, вследствие чего происходит увеличение срока окупаемости судов, а также неудовлетворительное состояние судоходных путей и гидросооружений.

Рыбопромысловый флот России состоит из более 2,5 тыс. судов различного назначения, причем возраст более половины из них превышает 20 лет, а около 60 процентов судов эксплуатируются сверх нормативного срока службы.

Отечественная промышленность практически не принимает участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов, а малые строятся в очень ограниченном количестве. Так, в 2006 году заказчикам сдано всего 4 малых рыбопромысловых судна. При этом в период с 1991 по 2005 год ввезено из заграницы 1174 бывших в эксплуатации рыболовецких судна и списано за эти годы 2244 судна.

Основная часть востребованной на рынке гражданской морской техники выполнена по зарубежным проектам. Практически все сложное судовое комплектующее оборудование импортируется сейчас из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Негативные последствия в развитии отечественного судостроения в наибольшей степени затронули научно-исследовательские работы и особенно фундаментальные и поисковые исследования. Снижение объемов проведения фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок, задачей которых является обеспечение качественно нового уровня развития продукции как гражданского, так и военного назначения, привело к тому, что многие организации могут поставить только морально и технически устаревшую, более энергоемкую, сложную в эксплуатации и обслуживании, а также менее надежную продукцию.

Доля инвестиций в научные разработки в России уже почти 2 десятилетия на порядок ниже, чем в зарубежных странах. В эти годы научный задел, необходимый для проведения разработок любой перспективной техники, практически не создавался. Сопоставление зарубежного и отечественного уровней развития критических технологий в области создания гражданской морской техники выявило факты заметного отставания России от стран с развитым гражданским судостроением.

К настоящему времени научно-технический и технологический потенциал в области гражданского судостроения в значительной степени исчерпан. Государственная поддержка научных исследований и разработок недостаточна, происходит старение экспериментальной базы, ощущается недостаток научных кадров, основные производственные фонды устарели.

Сложные высокотехнологичные наукоемкие суда, на которых целесообразно сосредоточить усилия российского судостроения, характеризуются большой степенью использования в них перспективных научных разработок. Создание таких судов невозможно без постоянного увеличения инвестиций в научно-исследовательские, опытно-

конструкторские работы и поддержания инновационной деятельности для завоевания и сохранения лидирующих позиций.

Эффективность решения задач повышения конкурентоспособности отечественной гражданской морской техники во многом определяется наличием и совершенством стендовой и испытательной базы ведущих научных организаций.

В настоящее время ведущие мировые испытательные центры имеют существенные преимущества в этой области благодаря новому оборудованию, введенному в строй в 1990 - 2000 годах, а также более быстрому развитию компьютерных технологий.

По сравнению с зарубежными испытательными центрами наша научно-экспериментальная база с ее устаревшим оборудованием оказывается неконкурентоспособной. Без широкого использования объектов стендовой базы, а сегодня в ремонте и модернизации нуждаются более 50 процентов объектов, невозможно создание конкурентоспособной наукоемкой гражданской морской техники. Более того, ряд задач остается нерешенным из-за невозможности смоделировать ситуацию на имеющихся установках.

Учитывая, что одной из основных ниш для российского судостроения в ближайшие и более отдаленные годы будет создание технических средств освоения богатейших месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока, требуется создание современной экспериментальной базы для исследования взаимодействия ледовых образований с ледоколами и судами ледового плавания, ледостойкими платформами и терминалами, а также для решения задач обеспечения безопасной эксплуатации создаваемых технических средств в условиях низких температур.

Низкий уровень технологического потенциала отечественного судостроения обусловлен существенным отставанием российских организаций от зарубежных в развитии производственных технологий и организации работ. В результате удельная трудоемкость судостроительного производства в отрасли в 3 - 5 раз выше, чем за рубежом, и суда строятся в 2 - 2,5 раза дольше.

В этих условиях крайне актуальной является разработка новых производственных технологий строительства и ремонта гражданской морской техники, технологий и средств механизации и автоматизации производственных процессов, новых технологий производства судового комплектующего оборудования, адаптированных к отечественным

условиям. Требуются также модернизация и переоснащение большинства созданного в 1970 - 1980 годах отечественного уникального стендового и испытательного оборудования для отработки различных судовых комплексов и систем.

Непринятие срочных мер по устранению проблем развития отечественного гражданского судостроения может с высокой степенью вероятности привести уже в ближайшие годы к весьма серьезным следующим негативным последствиям:

вытеснение российских производителей с мирового и внутреннего рынков гражданского судостроения;

переоснащение парка российских судоходных компаний судами зарубежной постройки;

ослабление научно-технического и технологического потенциала страны из-за крайне низкого объема исследований на важных направлениях научно-технического развития, к которым относится развитие гражданской морской техники.

Все это отрицательно повлияет на обороноспособность страны, создаст угрозу ее транспортной, продовольственной и топливно-энергетической независимости. Возрастет угроза социальной напряженности в ряде регионов страны вследствие потери большого количества рабочих мест, особенно там, где судостроительные организации являются градообразующими.

Необходимость решения проблемы развития гражданской морской техники программно-целевым методом объясняется рядом факторов, среди которых основными являются:

масштабность и государственная значимость проблемы;

ресурсоемкость решения проблемы;

потребность в комплексной увязке мероприятий по развитию гражданской морской техники с текущими и перспективными задачами реализации других федеральных и государственных программ;

необходимость учета экономических, демографических, социальных и других факторов при реализации мероприятий Программы.

Применение этих методов обусловлено еще и тем, что судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных образцов гражданской морской техники, производятся не только в судостроительной отрасли, но и в других отраслях российской промышленности.

Реализация мероприятий Программы с применением программно-целевого метода предусматривает создание механизма их координации, а

также формирование системы индикаторов и показателей, позволяющих оценить эффективность реализации Программы.

Мероприятия Программы направлены на удовлетворение потребностей государственных и коммерческих заказчиков в современной гражданской судостроительной продукции.

Программа реализуется в 8-летний период и будет включать в себя длительный и технологически необходимый судостроительной промышленности цикл работ.

При подготовке Программы были проанализированы и сравнивались с инерционным путем развития 2 варианта решения проблемы, каждый из которых направлен на развитие гражданской морской техники, но отличается по темпам реализации, механизмам государственной поддержки, а следовательно, по объемам, динамике и структуре финансирования.

При первом варианте решения проблемы развитие отечественного гражданского судостроения осуществляется в рамках реализуемых программ, отражающих только некоторые интересы отрасли.

Этот вариант неэффективен, поскольку сложившаяся ситуация требует комплексного подхода к ее решению, полноценной бюджетной поддержки судостроения и адекватного управления процессом с корректировкой приоритетов по мере продвижения к цели. Очевидно, что финансирование по остаточному принципу в рамках общетехнических программ не позволяет сосредоточить бюджетные средства для комплексного и взаимоувязанного решения проблем гражданского судостроения. Ежегодное (или каждый 3-летний период) принятие решений Правительства Российской Федерации по различным частным аспектам развития и государственной поддержки гражданского судостроения позволяет решать лишь отдельные проблемы.

Риски при реализации этого варианта связаны с нарушениями темпа развития гражданской морской техники и судостроения вследствие длительного согласования и принятия решений по отдельным проблемам. Это приведет к увеличению затрат на 20 - 30 процентов и невыполнению мероприятий Программы из-за недостаточного бюджетного финансирования. Следствием может быть также снижение возможности привлечения достаточного объема внебюджетных средств на развитие науки и производства.

Отдельными решениями Правительства Российской Федерации предусматривается реализация только крупных внепрограммных

мероприятий, не требующих системного и комплексного подхода, а также имеющих характер разового мероприятия.

При втором варианте решения проблемы развитие отечественного гражданского судостроения осуществляется во исполнение решений Президента Российской Федерации и в целях создания конкурентоспособной гражданской морской техники нового поколения путем преодоления отставания в научно-техническом и технологическом развитии от передовых стран в рамках Программы.

Риски при реализации этого варианта связаны в основном с такими внешними факторами, как:

конъюнктура мирового рынка транспортных перевозок и судостроительной техники, влияющая на объем и доходность продаж судостроительной продукции;

внешнеполитическая конъюнктура, влияющая на объемы международного кооперационного сотрудничества;

развитие конкурирующих научно-исследовательских работ и технологий за рубежом, влияющее на возможность патентования и продажи лицензий на результаты интеллектуальной деятельности;

изменение общего инвестиционного климата в стране, влияющее на возможности привлечения инвестиций.

Кроме того, Программа базируется на государственной поддержке намеченных к реализации мероприятий. Изменение объемов финансирования Программы способно в значительной мере повлиять на результативность и эффективность ее реализации.

При реализации Программы могут возникнуть также риски, связанные с изменением приоритетов в планах развития основных потребителей продукции судостроения, что может потребовать корректировки мероприятий, содержания и механизма их реализации.

Основные показатели эффективности реализации вариантов Программы приведены в приложении № 1.

II. Цель и задачи Программы, сроки и этапы ее реализации, а также целевые индикаторы и показатели Программы

Целью Программы является развитие отечественного научно-технического и проектного потенциала и создание условий для выпуска конкурентоспособной гражданской морской техники, обеспечивающих принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции

гражданского судостроения России и завоевание к 2016 году значительной доли мирового рынка продаж.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих задач:

создание опережающего научного задела и технологий для разработки перспективной гражданской морской техники, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности гражданской продукции судостроения;

строительство, реконструкция и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрасли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники;

совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции.

Реализация Программы предусматривается в 2 этапа.

Первый этап (2009 - 2011 годы) предусматривает разработку первоочередных проектов, базирующихся на уже имеющемся научно-техническом заделе, и выполнение работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности.

По результатам выполнения первого этапа возможно уточнение в установленном порядке мероприятий, целевых индикаторов и показателей Программы на втором этапе ее реализации.

Второй этап (2012 - 2016 годы) включает в себя завершение основных работ по модернизации и развитию опытно-конструкторской и научно-экспериментальной базы судостроительной промышленности, а также выполнение проектов по созданию перспективных научно-технических решений и технологий, реализуемых при создании гражданской морской техники нового поколения.

Будут продолжены работы по опережающим перспективным научно-техническим разработкам и другим мероприятиям, обеспечивающим достижение поставленной в Программе цели.

Целевыми индикаторами и показателями Программы являются:

количество вновь разработанных технологий - 740 - 860, в том числе соответствующих мировому уровню, - 280 - 360;

количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений, - 860 - 1040, в том числе права на которые закреплены за Российской Федерацией, - 580 - 700;

доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли - 72 процента;

доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ отрасли - 32 процента.

Целевые индикаторы и показатели реализации Программы представлены в приложении № 2.

Достижение цели Программы осуществляется путем скоординированного выполнения взаимоувязанных по задачам, срокам и ресурсам мероприятий Программы. В результате общий эффект от реализации Программы будет существенно превосходить сумму эффектов от результатов выполнения ее отдельных мероприятий. Каждое мероприятие Программы представляет собой комплекс научно-исследовательских, опытно-конструкторских и других работ, требующих значительных ресурсных и временных затрат, и не может быть выполнено посредством разовых или краткосрочных действий. Указанное обстоятельство требует специальной организации процедур реализации мероприятий Программы в рамках единой системы программно-целевого планирования, начиная с взаимосогласованного формирования требований к технологиям и оптимального распределения ресурсов и заканчивая разработкой плана внедрения разработанных технологий.

III. Мероприятия Программы

Мероприятия Программы предусматривают проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, реализацию инвестиционных проектов по разработке новых технических решений и технологий создания конкурентоспособной гражданской морской техники, комплексной реконструкции и развитию научно-экспериментальной и проектной базы гражданского судостроения для выполнения этих работ.

Программа состоит из следующих 7 направлений:

1) технологии создания морской техники для освоения углеводородных ресурсов на континентальном шельфе ("Освоение шельфа"), включая следующие группы мероприятий:

критические технологии создания платформ;

подводно-подледные технологии добычи и транспортировки углеводородов;

технологии создания средств транспортировки углеводородов;

технологии обеспечения безопасности морской деятельности и жизнедеятельности экипажей;

технологии снижения экологического воздействия морской техники на окружающую среду и снижения выбросов в атмосферу и гидросферу;

2) технологии создания перспективной морской техники ("Научный задел"), включая следующие группы мероприятий:

технологии гидродинамики морских и речных судов;

технологии обеспечения прочности и надежности конструкций морской техники;

технологии проведения научных исследований в океане;

технологии проведения испытаний и выполнения исследований;

технологии создания новых и специальных материалов для морской техники;

3) концептуальные проекты морской техники ("Новый облик"), включая следующие группы мероприятий:

концептуальные проекты плавучих и стационарных морских платформ и средств для работы на континентальном шельфе;

концептуальные проекты судов обеспечения работ на континентальном шельфе и грузовых перевозок;

концептуальные проекты судов для пассажирских перевозок;

концептуальные проекты судов для добычи и переработки биоресурсов;

концептуальные проекты судов для научно-исследовательской деятельности в Мировом океане;

технологии и средства энергетического обеспечения прибрежных территорий;

проектно-конструкторские технологии;

4) производственные технологии строительства и ремонта морской техники ("Судостроительное производство"), включая следующие группы мероприятий:

новые технологии постройки и ремонта морской техники;

новые технологии в производстве и ремонте судового машиностроения, оборудования и приборостроения;

технологии средств механизации и автоматизации производственных процессов;

сертификацию судостроительного производства и технологических процессов;

5) технологии создания морского радиоэлектронного оборудования и систем управления ("Судовое приборостроение"), включая следующие группы мероприятий:

технологии развития и обеспечения интеграции систем навигации и управления техническими средствами и судами в целом;

технологии создания средств гидроакустики и связи для выполнения работ под водой;

технологии создания радиолокационных средств для обеспечения морской деятельности на новой электронной компонентной базе;

б) технологии судового машиностроения, судовых энергетических установок и систем ("Судовое машиностроение и энергетика"), включая следующие группы мероприятий:

новые технологии создания энергетических систем и их элементов для повышения эффективности использования морской техники и развития морской деятельности;

технологии и разработки для эффективного использования атомных энергетических установок и электрохимической генерации в гражданском судостроении;

технологии и разработки для эффективного использования газотурбинных двигателей в гражданском судостроении;

технологии создания судовых агрегатов, систем и устройств (электротехника, движение, управление, грузовые операции, обеспечение жизнедеятельности);

технологии и технические средства для добычи и переработки биоресурсов;

7) системные исследования развития морских технологий и рынков ("Системные исследования"), включая следующие группы мероприятий:

системные исследования состояния и перспектив развития мирового и отечественного судостроения;

системные исследования перспектив развития машиностроительного и приборостроительного производства судостроительной промышленности и оптимизацию их взаимодействия со смежными отраслями промышленности;

информационные технологии;

стандартизацию и каталогизацию.

Конкретный перечень мероприятий Программы по каждому направлению сформирован ее государственными заказчиками на основе

предложений федеральных органов исполнительной власти, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций различных организационно-правовых форм и с учетом задач, определенных Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу и Программой, а также исходя из среднесрочных ориентиров государственной политики.

Мероприятия Программы увязаны с мероприятиями, проводимыми в рамках других федеральных целевых программ, в выполнении которых участвуют организации судостроительной промышленности, и сформированы с таким расчетом, чтобы исключить возможное дублирование с другими программами.

Отбор мероприятий для включения в Программу осуществлен исходя из приоритетности достижения конечной цели, масштаба действия мероприятия, степени влияния на конкурентные позиции промышленности, уровня замещения зарубежной судостроительной продукции и критичности для национальной безопасности государства.

При формировании мероприятий Программы основным критерием являлась общественно значимая результативность каждого конкретного мероприятия.

Реализация мероприятий Программы по указанным направлениям обеспечит решение основных задач по созданию конкурентоспособной в сфере гражданского судостроения отрасли и ее дальнейшему развитию.

Для перспективного развития отечественной гражданской морской техники будет решена задача формирования научно-технического задела в области судостроения, конструкционных материалов, судовых двигателей, движителей, агрегатов, систем и радиоэлектронного оборудования. В Программе предусмотрена также разработка концептуальных проектов гражданской морской техники. Это обеспечит возможность создания на российских верфях перспективных судов с улучшенными стоимостными и эксплуатационными показателями, соответствующими или превосходящими мировой уровень. Реализации таких проектов должна предшествовать разработка новых конструкторских и технологических решений в отношении всех компонентов, влияющих на показатели конкурентоспособности.

Решение задачи создания в отрасли современной научно-исследовательской и конструкторской базы организаций судостроительной промышленности необходимо для обеспечения научных разработок и технологий передового уровня, в том числе поставляемых на экспорт. Повышение конкурентоспособности продукции невозможно без

поддержки отраслевых научных центров, научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро.

Задача обеспечения эффективного участия отрасли в международной технологической интеграции будет решаться путем совершенствования кооперации, развития унификации и диверсификации, создания систем управления обеспечением качества продукции, а также сертификации отечественных производств международными классификационными обществами.

Механизм внедрения разработанных в рамках Программы технологий будет построен по традиционной общепринятой в промышленности и в судостроении схеме. По мере выполнения мероприятий Программы будут разрабатываться планы внедрения результатов научно-технической деятельности и продвижения новой техники на рынок, увязанные с другими федеральными целевыми программами, а также перспективными планами развития транспортных и нефтегазодобывающих организаций. Работа в этом направлении должна иметь своей целью создание условий для принципиального изменения стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения, которое обеспечивается путем внедрения разработанных технологий судостроительными организациями для их дальнейшей реализации.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения Программы

Финансовое обеспечение Программы предусматривает систему инвестирования с привлечением средств федерального бюджета и внебюджетных средств, формируемых за счет собственных средств организаций - исполнителей Программы с возможным привлечением отечественных и иностранных инвесторов, займов и кредитов.

Общий объем финансирования мероприятий Программы составляет 136411 млн. рублей (в ценах соответствующих лет).

Около 66 процентов расходов, предусмотренных на реализацию Программы, составляют средства федерального бюджета, остальные расходы осуществляются за счет внебюджетных средств.

Объемы финансирования мероприятий Программы приведены в приложении № 3.

Реализация инновационных проектов, взаимоувязанных с соответствующими мероприятиями других федеральных целевых программ, - основное и наиболее емкое направление финансирования Программы. Финансирование этих мероприятий будет осуществляться за счет средств федерального бюджета и средств внебюджетных источников по направлению "Научно-исследовательские и опытно-конструкторские

работы". Результаты работ являются государственной собственностью и предназначены для реализации в установленном порядке.

Общий объем финансирования Программы по этому направлению составляет 102806 млн. рублей, из них 67301 млн. рублей - средства федерального бюджета.

Объемы финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по технологическим направлениям Программы приведены в приложении № 4.

Мероприятия Программы, реализуемые в рамках научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, приведены в приложении № 5.

Результаты выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ оформляются в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации, в том числе в сфере технического регулирования. Комплекты документации разрабатываются в стандартах единых систем конструкторской, технологической и производственной документации, а при необходимости - в других стандартах.

Вторым по значимости направлением финансирования Программы являются капитальные вложения (общий объем финансирования - 26523 млн. рублей, из них 18802 млн. рублей - средства федерального бюджета).

Капитальные вложения направляются в первую очередь на обновление и развитие материально-технической базы проектных и научно-исследовательских организаций. Они будут ориентированы на сохранение и развитие потенциала отрасли для проведения исследований и разработок новой гражданской морской техники, включая строительство, реконструкцию, техническое перевооружение, обновление научно-производственной базы, развитие уникальной стендовой базы и другие работы в интересах создания необходимого потенциала для решения новых задач в сфере конкурентоспособной высокотехнологичной продукции гражданского судостроения.

Финансирование этих мероприятий будет осуществляться в установленном порядке за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников по направлению "Государственные капитальные вложения" в соответствии с утвержденной проектно-сметной документацией.

Предоставление бюджетных инвестиций юридическим лицам, не являющимся государственными и муниципальными учреждениями и государственными или муниципальными унитарными предприятиями, будет осуществляться на условиях, установленных статьей 80 Бюджетного

кодекса Российской Федерации. Согласие потенциальных участников реализации Программы на эти условия получено еще при формировании Программы.

Мероприятия Программы в части строительства, реконструкции и технического перевооружения объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы приведены в приложении № 6.

Затраты на прочие нужды (общий объем финансирования составляет 7082 млн. рублей, из них 4561 млн. рублей - средства федерального бюджета) обеспечивают информационно-аналитическое и экспертное сопровождение реализации мероприятий Программы, работу научно-экспертного совета по научному сопровождению Программы, организацию функционирования систем обеспечения качества продукции, научно-методическое сопровождение закрепления прав на результаты научно-технической деятельности и закупку передовых зарубежных технологий и лицензий.

Мероприятия Программы по направлению "Прочие нужды" приведены в приложении № 7.

Федеральному агентству по промышленности будет выделено 94 процента средств, планируемых на реализацию Программы, Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации - 2,9 процента, Министерству транспорта Российской Федерации - 1,3 процента и Федеральному агентству морского и речного транспорта - 1,3 процента.

Распределение средств по годам устанавливается с учетом динамики выполнения мероприятий Программы в рамках каждого направления. Объемы финансирования Программы за счет средств федерального бюджета по государственным заказчикам приведены в приложении № 8.

Важнейшим принципом реализации Программы является максимальное привлечение средств внебюджетных источников для выполнения тех мероприятий Программы, которые могут иметь коммерческую направленность. Для устойчивого финансирования мероприятий Программы за счет средств внебюджетных источников соответствующий государственный заказчик Программы включает необходимые положения в государственные контракты, заключаемые с исполнителями мероприятий Программы, подписывает с соответствующими организациями соглашения о намерениях или оформляет другие документы, подтверждающие финансирование мероприятий Программы за счет средств внебюджетных источников.

Внебюджетные средства рассчитаны исходя из объемов производства организациями судостроительной промышленности

продукции военного, двойного и гражданского назначения и ориентиров экспорта продукции Российской Федерации в программный период.

Учитывая глубину кризиса российского гражданского судостроения, в первые годы реализации Программы практически невозможно привлечение внебюджетных средств на уровне, сопоставимом с уровнем необходимых бюджетных средств. Относительный рост объемов внебюджетных средств в рамках отдельных мероприятий ожидается по мере реализации Программы - к концу программного периода.

Замещение средств внебюджетных источников средствами федерального бюджета не допускается.

V. Механизм реализации Программы, включающий в себя управление Программой и взаимодействие государственных заказчиков

Государственным заказчиком - координатором Программы является Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации.

Государственными заказчиками Программы являются Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности, Министерство транспорта Российской Федерации и Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Управление реализацией Программы, а также контроль за ее выполнением и эффективностью расходования бюджетных средств осуществляются государственным заказчиком - координатором Программы.

Управление реализацией Программы осуществляется в соответствии с порядком разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594.

Система управления реализацией Программы должна гарантировать достижение поставленных целей. Основными задачами управления реализацией Программы являются:

актуализация мероприятий Программы и заданий в соответствии с приоритетами социально-экономического развития страны и основными положениями Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу;

обеспечение эффективного и целевого использования бюджетных средств и средств внебюджетных источников в соответствии с установленными в Программе приоритетами;

привлечение инвестиций для реализации проектов.

Государственные заказчики с целью обеспечения комплексного подхода к решению задач Программы могут формировать рабочие и экспертные группы по тематическим направлениям.

Для подготовки рекомендаций по тематике работ создается научно-экспертный совет по научному сопровождению Программы.

В ходе текущего управления реализацией Программы осуществляется ее методическое, информационно-аналитическое, организационное и экспертное сопровождение (экспертиза проектов, а также результатов их выполнения).

Головные исполнители (исполнители) мероприятий Программы определяются в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Головные исполнители мероприятий Программы обеспечивают в соответствии с государственными контрактами выполнение проектов и работ, необходимых для реализации Программы, организуют кооперацию соисполнителей.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

Эффективность реализации Программы будет определяться по системе целевых индикаторов и показателей, отражающих приоритеты развития экономики России, согласно методике расчета показателей и применения критериев эффективности инвестиционных проектов, претендующих на получение государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации, утвержденной приказом Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации № 139/82н от 23 мая 2006 г., а также в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации и действующими отраслевыми положениями и нормативами.

Выполнение Программы в полном объеме позволит:

обеспечить разработку комплексных проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на арктическом континентальном шельфе, газозовов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения и других объектов морской техники;

создать научно-технические предпосылки для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового

флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа;

сократить общее научно-техническое и технологическое отставание России от передовых стран, сохраняя в то же время приоритет в отношении ряда направлений развития морской техники;

в значительной степени снизить номенклатуру и объемы поставок из ближнего и дальнего зарубежья судового комплектующего оборудования за счет создания новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения, совершенствования и развития кооперации с учетом решения вопросов импортозамещения;

повысить конкурентоспособность гражданской продукции для внутреннего рынка и расширить возможности по поставке российской судостроительной продукции на экспорт;

обеспечить высокий социальный эффект от сохранения и увеличения высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности;

повысить экологическую безопасность морской деятельности и снизить общий уровень экологического воздействия судостроительного производства и морской техники на окружающую среду;

обеспечить поступление в 2009 - 2016 годах в федеральный бюджет налогов от реализации продукции гражданского судостроения в объеме 164811 млн. рублей при 90664 млн. рублей бюджетных затрат на реализацию Программы. Индекс доходности (рентабельность) бюджетных ассигнований составит 1,75, срок окупаемости - около 1 года.

Расчет экономической эффективности Программы приведен в приложении № 9.

При проведении оценки бюджетной эффективности Программа рассматривалась как инвестиционный проект с большой долей инвестиций из федерального бюджета.

Совокупность налоговых поступлений в федеральный бюджет определялась как сумма следующих показателей:

прямой налоговый денежный поток - связанные с реализацией Программы налоговые поступления в федеральный бюджет в течение периода реализации Программы напрямую от организаций отрасли;

косвенный налоговый денежный поток - связанные с реализацией Программы налоговые поступления в федеральный бюджет от контрагентов смежных отраслей в течение периода реализации Программы.

Налоги на добавленную стоимость, на прибыль, на доходы физических лиц и единый социальный налог исчисляются по существующим ставкам.

В качестве основного показателя оценки инвестиционного бюджетного эффекта использовался чистый дисконтированный доход по годам от реализации Программы.

Чистый дисконтированный доход государства (эффект от реализации Программы) определяется как сальдо годовых дисконтированных налоговых поступлений в федеральный бюджет и государственных инвестиций.

На основании спрогнозированных налоговых поступлений и планируемых инвестиций из федерального бюджета на развитие судостроительной отрасли рассчитываются основные финансовые показатели. Такими показателями можно считать дисконтированное сальдо потока, характеризующее годовую прибыль, и чистый дисконтированный доход бюджета, характеризующий суммарную прибыль (убыток) инвестиционного проекта, приведенные к базовому году. При расчете ставки дисконтирования был определен уровень риска проекта и спрогнозированы ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, а также темпы инфляции на программный и дополнительный периоды реализации Программы. Уровень риска был определен как высокий. На основе анализа макроэкономической ситуации на финансовых рынках было сделано предположение, что темпы инфляции будут постепенно снижаться и стабилизируются к концу программного периода, указанная ставка рефинансирования будет предположительно изменяться пропорционально инфляции.
