

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

Распоряжение · № 1571-р · от 07.11.2007 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 7 НОЯБРЯ 2007 Г. № 1571-Р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемую Концепцию федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы.
2. Определить государственным заказчиком - координатором федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (далее - Программа) Минпромэнерго России, государственными заказчиками Программы - Минпромэнерго России, Минтранс России, Роспром и Росморречфлот.
3. Установить, что предельный (прогнозный) объем финансирования Программы за счет средств федерального бюджета составляет 90664 млн. рублей (в ценах соответствующих лет).
4. Минпромэнерго России обеспечить разработку проекта Программы и Минэкономразвития России представить его в установленном порядке в Правительство Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Зубков

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 7 ноября 2007 г. № 1571-р

КОНЦЕПЦИЯ

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

I. Обоснование соответствия решаемой проблемы и целей Программы приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации

Судостроительная промышленность в значительной мере определяет стратегическую, политическую, транспортную, продовольственную и энергетическую безопасность государства, использует главные достижения научно-технического прогресса при реализации крупных проектов создания гражданской и военной техники, объективно влияет на развитие технологий в таких смежных отраслях промышленности, как металлургия, машиностроение, радиоэлектроника и многие другие.

Вместе с тем в судостроительной промышленности в настоящее время не могут эффективно решаться стратегические задачи государства и не обеспечиваются потребности бизнеса в конкурентоспособной отечественной гражданской морской технике.

Основной проблемой, на решение которой направлена федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (далее - Программа), является создание конкурентоспособной отечественной гражданской морской техники.

По результатам рассмотрения вопроса развития судостроительной промышленности Президентом Российской Федерации В.В.Путиным дано поручение от 9 марта 2007 г. № Пр-395 о необходимости

доработки и принятия специальной федеральной целевой программы.

Повышение конкурентоспособности продукции судостроительной промышленности прямо соотносится с решением следующих приоритетных задач социально-экономического развития Российской Федерации:

преодоление научно-технического и технологического отставания отечественной промышленности от ведущих стран мира;

развитие конкурентоспособного высокотехнологичного гражданского сектора судостроительной промышленности;

вывод российской экономики на инновационный путь развития и создание условий для устойчивого экономического роста;

закрепление конкурентных позиций российского судостроения на мировом рынке за счет внедрения новейших научно-технических решений и развития наукоемких производств;

сохранение и укрепление лидирующих позиций российской науки в приоритетных для государства направлениях исследований.

II. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

Решение проблемы, сдерживающей развитие гражданского сектора судостроительной промышленности, требует применения адекватных методов и механизмов ее решения.

Необходимость применения программно-целевого метода объясняется рядом факторов, среди которых основными являются следующие:

масштабность и государственная значимость проблемы;

ресурсоемкость решения проблемы;

потребность в комплексной увязке мероприятий по развитию гражданского судостроения с текущими и перспективными задачами реализации других федеральных и государственных программ;

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

Мероприятия по развитию гражданского судостроения направлены на удовлетворение потребностей государственных и коммерческих заказчиков в современной гражданской судостроительной продукции и морской технике.

Проблема развития судостроения должна решаться программно-целевыми методами, так как судовое комплектующее оборудование и материалы, необходимые для создания перспективных объектов морской техники, производятся не только в судостроительной отрасли, но и в других отраслях российской промышленности.

Анализ реализуемых федеральных целевых программ и, в частности, федеральной целевой программы "Национальная технологическая база" на 2007 - 2011 годы показывает, что принятых в соответствии с ними государством и инвесторами обязательств недостаточно для решения всего комплекса проблем гражданского судостроения. Целевые инвестиции в развитие научно-технического потенциала гражданского судостроения не осуществлялись с 2002 года.

Реализация мероприятий по развитию гражданского судостроения с применением программно-целевого метода предусматривает создание механизма их координации, а также формирование системы индикаторов и показателей, позволяющих оценить эффективность реализации этих мероприятий.

III. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации без использования программно-целевого метода

Основной проблемой, препятствующей сегодня подъему гражданского судостроения и повышению конкурентоспособности производимой им продукции, является критическое научно-техническое

отставание от промышленно развитых стран мира вследствие ослабления его научно-технического, технологического и производственного потенциала.

Главное конкурентное преимущество российского судостроения, которое базируется на оборонных технологиях и низких ценах, осталось в прошлом. Постепенное увеличение стоимости сырья и энергоносителей, приближение внутренних цен к мировым, увеличение заработной платы и укрепление рубля в совокупности с низкой производительностью труда существенно ухудшили конкурентное положение отрасли на внутреннем и внешних рынках.

За последние два десятилетия в России доля инвестиций в научные разработки значительно снизилась по сравнению с зарубежными странами. 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 от стран с развитым гражданским судостроением.

Снижение объемов проведения фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок, задачей которых является обеспечение создания качественно нового уровня морской техники гражданского 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.

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

Низкий технологический потенциал российского судостроения обусловлен также существенным отставанием в развитии производственных технологий от зарубежных стран. В результате удельная трудоемкость российского судостроительного производства в 3 - 5 раз выше, чем за рубежом. В этих условиях крайне актуальной является разработка новых производственных технологий создания морской техники, технологий и средств механизации и автоматизации производственных процессов, а также процессов производства судового машиностроения. Требуется также модернизация и переоснащение созданного в 70 - 80-е годы стендового и испытательного оборудования для отработки различных судовых комплексов и систем.

Эффективность решения задачи повышения конкурентоспособности продукции судостроения во многом определяется наличием и совершенством стендовой и испытательной базы ведущих научных организаций, 50 процентов объектов которой нуждаются в ремонте и модернизации.

Следствием этого является невозможность выполнения необходимого комплекса работ по формированию проектов судов нового поколения различного назначения (судов для пассажирских и грузовых перевозок, добычи и переработки биоресурсов, судов обеспечения и научно-исследовательских судов).

Учитывая, что одним из основных направлений для российского судостроения в ближайшие и более отдаленные годы будет создание технических средств освоения богатейших месторождений углеводородов на шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока, необходимо создать современную экспериментальную базу 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.

Сложные высокотехнологичные суда, на которых также предполагается сосредоточить усилия российского судостроения, характеризуются большой степенью использования в них перспективных научных разработок. Создание таких судов невозможно без постоянного увеличения инвестиций в научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы и поддержания инновационной деятельности для завоевания и удержания лидирующих позиций.

Дальнейшее развитие сложившейся ситуации и непринятие срочных мер по устранению проблем развития отечественного гражданского судостроения приведет:

к вытеснению с мирового рынка гражданского судостроения, в том числе и с внутреннего рынка, российских производителей;

к переоснащению парка российских судоходных компаний судами зарубежной постройки;

к ослаблению научно-технического и технологического потенциала страны из-за крайне низкого объема исследований на стратегически важных направлениях научно-технического развития.

Все это негативно повлияет на обороноспособность страны, создаст угрозу транспортной, продовольственной и топливно-энергетической независимости страны. Судостроение потеряет не менее 35 тыс. рабочих мест. Увеличится угроза социальной напряженности в ряде регионов страны, где судостроение является основной градообразующей отраслью промышленности.

IV. Возможные варианты решения проблемы, оценка преимуществ и рисков, возникающих при различных вариантах решения проблемы

При подготовке настоящей Концепции 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, 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 вследствие длительного согласования и принятия решений по отдельным проблемам и, соответственно, нестыковки по срокам выполнения мероприятий. Это приведет к увеличению на 20 - 30 процентов затрат 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 водных 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 и изменение ее объемов 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.

Анализ вариантов решения проблемы показывает, что наиболее эффективным является второй вариант, который позволяет при приемлемых затратах бюджетных средств обеспечить решение проблемы при допустимой степени риска.

V. Ориентировочные сроки и этапы решения проблемы программно-целевым методом

Выполнение Программы рассчитано на 8-летний период (2009 - 2016 годы).

Предусматривается реализация Программы в 2 этапа.

Первый этап (2009 - 2011 годы) включает в себя 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 и показателей (индикаторов) 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 и выполнение проектов по созданию перспективных научно-технических решений и технологий, реализуемых в новом поколении морской техники.

VI. Предложения по целям и задачам Программы, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценить ход реализации Программы по годам

Основной 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 решить следующие 3 комплексные задачи: 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, проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой морской техники; совершенствование кооперации, развитие унификации, диверсификации, сертификации и систем обеспечения качества продукции.

Целевыми индикаторами и показателями Программы являются:

количество вновь разработанных технологий, в том числе соответствующих мировому уровню; количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений; доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских

институтов и конструкторских бюро отрасли;

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

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

VII. Предложения по объемам и источникам финансирования 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.

Предельный (прогнозный) общий объем финансирования мероприятий Программы в 2009 - 2016 годах оценивается в размере 136411 млн. рублей (в ценах соответствующих лет).

Около 66 процентов средств, предусмотренных на реализацию Программы, составят средства федерального бюджета и 34 процента - внебюджетные средства. Объемы финансирования Программы по направлениям расходов и источникам финансирования приведены в приложении № 3.

Объемы ресурсного обеспечения Программы в части научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ определялись по результатам оценки трудовых и материальных затрат, необходимых для выполнения Программы (с учетом действующих нормативов и показателей в сфере финансово-экономической деятельности организаций). Объемы капитальных вложений рассчитаны на основе предварительных проектов строительства, реконструкции и технического перевооружения объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы. Объемы финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по технологическим направлениям Программы приведены в приложении № 4.

Объемы капитальных вложений по технологическим направлениям Программы (в части модернизации и развития научно-экспериментальной базы) приведены в приложении № 5.

Объемы финансирования расходов на прочие нужды по технологическим направлениям Программы приведены в приложении № 6.

Средства федерального бюджета будут использоваться в основном на создание научно-технической продукции. Распределение прав собственности на результаты выполнения работ будет осуществляться в соответствии с законодательством Российской Федерации в сфере интеллектуальной собственности.

Возможность привлечения объемов внебюджетных средств проработана организациями - разработчиками технологий, в том числе с потенциальными потребителями этих технологий.

При формировании мероприятий Программы, предусматривающих финансирование за счет средств внебюджетных источников, будут получены подтверждения потенциальных инвесторов об их намерениях инвестировать собственные и привлеченные средства.

Учитывая глубину кризиса российского гражданского судостроения, в первые годы реализации Программы практически невозможно привлечение для ее реализации внебюджетных средств на уровне, сопоставимом с уровнем необходимых бюджетных средств. Реальный рост объемов внебюджетных средств ожидается по мере реализации Программы - к концу программного периода. Координация и контроль деятельности организаций - исполнителей работ по привлечению и использованию средств внебюджетных источников будут осуществляться государственными заказчиками Программы в отношении мероприятий Программы, касающихся их сферы деятельности. Замещение средств внебюджетных источников средствами федерального бюджета не допускается.

VIII. Предварительная оценка ожидаемой эффективности и результативности предлагаемого варианта решения проблемы

Выполнение Программы в полном объеме позволит:

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

создать научно-технические предпосылки для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного и рыболовного флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных и энергетических ресурсов Мирового океана и шельфа;

сократить общее научно-техническое и технологическое отставание России от передовых стран; в значительной степени уменьшить 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 в судостроении 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;

обеспечить поступление за 2009 - 2016 годы в федеральный бюджет налогов от производства гражданской морской техники в объеме около 165 млрд. рублей против 90,664 млрд. рублей бюджетных затрат на реализацию Программы. Индекс доходности (рентабельности) бюджетных ассигнований составит 1,75, срок окупаемости - около 1 года. Расчет экономической эффективности Программы приведен в приложении № 7.

IX. Предложения по участию федеральных органов исполнительной власти, ответственных за формирование и реализацию Программы

В формировании мероприятий Программы предполагается участие таких федеральных органов исполнительной власти, как Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности, Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Ответственными за реализацию Программы будут Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности, Федеральное агентство морского и речного транспорта.

X. Предложения по государственным заказчикам и разработчикам Программы

Учитывая сложившуюся структуру федеральных органов исполнительной власти предлагается государственным заказчиком - координатором Программы определить Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, государственными заказчиками - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Министерство транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности, Федеральное агентство морского и речного транспорта, а разработчиками Программы - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, Федеральное агентство по промышленности.

XI. Предложения по основным направлениям финансирования, срокам и этапам реализации Программы

Предложения по основным направлениям финансирования, срокам и этапам реализации Программы сформированы с учетом установленных приоритетов развития гражданской морской техники. Федеральному агентству по промышленности будет выделено 94,4 процента средств, планируемых на реализацию Программы, Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации -

2,9 процента, Министерству транспорта Российской Федерации - 1,3 процента, 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 за счет средств федерального бюджета по государственным заказчикам Программы приведены в приложении № 8.

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

Структура Программы включает в себя следующие 7 направлений:

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

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 выбросов в атмосферу и гидросферу;

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

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:

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

концептуальные проекты судов обеспечения работ на 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 океане;

технологии и средства энергетического обеспечения прибрежных территорий;

проектно-конструкторские технологии;

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

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:

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;

6) технологии судового машиностроения, судовых энергетических установок и систем ("Судовое машиностроение и энергетика"), включая:

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:

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.

XII. Предложения по механизмам формирования мероприятий Программы

Перечень мероприятий Программы по каждому направлению формируется ее государственными заказчиками на основе предложений федеральных органов исполнительной власти, научно-исследовательских и опытно-конструкторских организаций различных организационно-правовых форм и с учетом задач, определенных Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, а также настоящей Концепцией.

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

Отбор мероприятий для включения в Программу осуществляется 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.

XIII. Предложения по возможным вариантам форм и методов управления реализацией Программы

Управление реализацией Программы, а также контроль за ее выполнением и эффективностью расходования бюджетных средств будет осуществлять государственный заказчик - координатор Программы.

Управление реализацией Программы будет осуществляться 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 .

Для подготовки рекомендаций по тематике работ может быть создан научно-экспертный совет по научному сопровождению Программы, в состав которого могут включаться ведущие ученые и специалисты судостроительной промышленности и смежных отраслей по основным направлениям мероприятий Программы.

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

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

Непосредственный контроль за исполнением мероприятий Программы осуществляют в установленном порядке государственные заказчики Программы, а также Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации и другие федеральные органы исполнительной власти в соответствии с их полномочиями.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

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

Основные показатели эффективности реализации вариантов федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

ВариантБюджетные затраты (млрд. рублей)

Решение проблемыСтепень риска

Инерционный путь развития3 - 5 (в год)

продолжение развития кризисной ситуации и усугубление проблемывысокая

Первый вариант50 - 60

не обеспечиваетсясредняя

Второй вариант90 - 100

обеспечиваетсянизкая

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

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

Целевые индикаторы и показатели реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники"

на 2009 - 2016 годы

Единица измеренияГоды реализации Программы

2009 год2010 год2011 год2012 год2013 год2014 год2015 год2016 год

Количество вновь разработанных технологий - всегоединиц20 - 2540 - 5060 - 7580 - 95105 - 125125 - 145150 - 170160 - 180

в том числе соответствующих мировому уровнюединиц10 - 1215 - 1725 - 3030 - 4040 - 5050 - 6550 - 7060 - 80

Количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений - всегоединиц15 - 2040 - 6065 - 8590 - 110120 - 140150 - 175180 - 210200 - 240

в том числе права, которые закреплены за Российской Федерациейединиц10 - 1220 - 2525 - 3535 - 4545 - 5555 - 6570 - 8575 - 90

Доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли процентов 9,511,529 445 766 7072

Доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ отрасли процентов 8,212 172 226 283 032

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

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

Объемы финансирования федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы по направлениям расходов и источникам финансирования

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Направления расходов и источники финансирования 2009 - 2016
годы - всего В том числе

2009 год 2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год

Капитальные вложения - всего 26 523-3 4216 2206 8925 7372 8491 033371

в том числе за счет средств:

федерального бюджета 18 802-2 4614 4524 8614 0652 003717243

внебюджетных источников 7 721-9601 7682 0311 672846316128

НИОКР - всего 102 8065 9999 25711 78320 11523 05819 4968 0805 018

в том числе за счет средств:

федерального бюджета 67 3013 9596 0407 52913 14414 87512 9425 4703 342

внебюджетных источников 35 5052 0403 2174 2546 9718 1836 5542 6101 676

Прочие нужды - всего 7 0823155097929881 1591 2311 121967

в том числе за счет средств:

федерального бюджета 4 561230370562673753774684515

внебюджетных источников 2 52185139230315406457437452

Всего 136 4116 31413 18718 79527 99529 95423 57610 2346 356

в том числе за счет средств:

федерального бюджета 90 6644 1898 87112 54318 67819 69315 7196 8714 100

внебюджетных источников 45 7472 1254 3166 2529 31710 2617 8573 3632 256

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

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

Объемы финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по технологическим направлениям федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской

техники" на 2009 - 2016 годы

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Технологическое направление

Источники финансирования 2009 - 2016

годы - всего В том числе

2009 год 2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год

1. Технологии создания морской техники для освоения углеводородных ресурсов на шельфе ("Освоение шельфа")

всего

в том числе: 21 501 971 11 221 11 873 31 725 19 25 458 21 41 400

федеральный бюджет 14 740 638 805 1 230 2 147 3 594 3 806 1 555 965

внебюджетные средства 6 761 333 416 643 1 025 1 598 1 652 659 435

2. Технологии создания перспективной морской техники ("Научный задел")

всего

в том числе: 14 519 554 11 248 1 754 3 326 3 527 3 007 639 464

федеральный бюджет 9 564 379 837 1 161 2 232 3 461 962 374 282

внебюджетные средства 4 955 175 411 593 1 103 1 181 1 045 265 182

3. Концептуальные проекты морской техники ("Новый облик")

всего

в том числе: 16 182 938 11 295 1 357 1 966 2 951 3 650 2 403 1 622

федеральный бюджет 10 403 586 795 826 1 302 1 860 2 340 1 629 1 065

внебюджетные средства 5 779 352 500 531 664 1 091 1 310 774 557

4. Производственные технологии строительства и ремонта морской техники ("Судостроительное производство")

всего

в том числе: 10 445 661 907 1 033 2 739 3 793 1 004 308 -

федеральный бюджет 6 034 390 532 592 1 672 2 139 525 184 -

внебюджетные средства 4 411 271 375 441 1 067 1 654 479 124 -

5. Технологии создания морского радиоэлектронного оборудования и систем управления ("Судовое приборостроение")

всего

в том числе: 11 601 993 11 455 1 784 2 230 2 070 1 909 618 542

федеральный бюджет 7 776 651 11 008 1 168 1 497 1 325 1 344 433 350

внебюджетные средства 3 825 342 447 616 733 745 565 185 192

6. Технологии судового машиностроения, судовых энергетических установок и систем ("Судовое машиностроение и энергетика")

всего

в том числе:24 5231 5992 4063 0055 7305 0614 0121 720990

федеральный бюджет16 3701 1401 6231 9643 7333 3482 6921 190680

внебюджетные средства8 1534597831 0411 9971 7131 320530310

7. Системные исследования развития морских технологий и рынков ("Системные исследования")

всего

в том числе:4 035283725977952464456178-

федеральный бюджет2 414175440588570263273105-

внебюджетные средства1 62110828538938220118373-

Всего

всего

в том числе:102 8065 9999 25711 78320 11523 05819 4968 0805 018

федеральный бюджет67 3013 9596 0407 52913 14414 87512 9425 4703 342

внебюджетные средства35 5052 0403 2174 2546 9718 1836 5542 6101 676

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

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

Объемы капитальных вложений по технологическим направлениям федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (в части модернизации и развития научно-экспериментальной базы)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Технологическое направление

Источники финансирования2009 - 2016

годы - всегоВ том числе

2009 год2010 год2011 год2012 год2013 год2014 год2015 год2016 год

1. Технологии создания морской техники для освоения углеводородных ресурсов на шельфе ("Освоение шельфа")

всего

в том числе:4 550-3771 1241 4751 574---

федеральный бюджет3 104-2147751 0151 100---

внебюджетные средства1 446-163349460474---

2. Технологии создания перспективной морской техники ("Научный задел")

всего

в том числе:1 770-171472365251511--

федеральный бюджет1 149-119315245169301--

внебюджетные средства621-5215712082210--

3. Концептуальные проекты морской техники ("Новый облик")

всего

в том числе: 4 722-4187711 178906872577-

федеральный бюджет 3 292-323533796595623422-

внебюджетные средства 1 430-95238382311249155-

4. Производственные технологии строительства и ремонта морской техники ("Судостроительное производство")

всего

в том числе: 3 220-179455956829801--

федеральный бюджет 2 410-131312717619631--

внебюджетные средства 810-48143239210170--

5. Технологии создания морского радиоэлектронного оборудования и систем управления ("Судовое приборостроение")

всего

в том числе: 4 609-1 0241 1381 1581 07818328-

федеральный бюджет 3 481-75986588483412316-

внебюджетные средства 1 128-2652732742446012-

6. Технологии судового машиностроения, судовых энергетических установок и систем ("Судовое машиностроение и энергетика")

всего

в том числе: 7 630-1 2372 2531 7601 099482428371

федеральный бюджет 5 351-9051 6471 204748325279243

внебюджетные средства 2 279-332606556351157149128

7. Системные исследования развития морских технологий и рынков ("Системные исследования")

всего

в том числе: 22-157-----

федеральный бюджет 15-105-----

внебюджетные средства 7-52-----

Всего

всего

в том числе: 26 523-3 4216 2206 8925 7372 8491 033371

федеральный бюджет 18 802-2 4614 4524 8614 0652 003717243

внебюджетные средства 7 721-9601 7682 0311 672846316128

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

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

Объемы финансирования расходов на прочие нужды по технологическим направлениям
федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы
(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Технологическое направление

Источники финансирования 2009 - 2016
годы - всего В том числе

2009 год 2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год

1. Информационно-аналитическое и экспертное сопровождение реализации мероприятий Программы.

Работа научно-экспертного совета по научному сопровождению Программы

всего

в том числе: 3855050454550504550

федеральный бюджет 2453535303030302530

внебюджетные средства 1401515151520202020

2. Организация функционирования в судостроительной промышленности систем обеспечения качества продукции.

Сертификация производства, научной и конструкторской базы

всего

в том числе: 207095140188264325335366357

федеральный бюджет 12056590117158193193204185

внебюджетные средства 865305071106132142162172

3. Организация и научно-методическое сопровождение закрепления прав на результаты научно-технической деятельности. Осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите таких результатов научно-технической деятельности

всего

в том числе: 57515202565110110120110

федеральный бюджет 3401015154070707050

внебюджетные средства 23555102540405060

4. Закупка передовых зарубежных технологий и лицензий на строительство объектов и организацию в России производства современного технологического оборудования и другой продукции, разработанной ведущими фирмами мира

всего

в том числе: 4052155299534614674736590450

федеральный бюджет 2771120230400445460481385250

внебюджетные средства 12813569134169214255205200

Всего

по мероприятиям Программы

всего

в том числе: 7082315509792988115912311121967

федеральный бюджет 4561230370562673753774684515

внебюджетные средства 252185139230315406457437452

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

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

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

Эффективность реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (далее - Программа) будет определяться по системе целевых индикаторов и показателей, отражающих приоритеты развития экономики России, в соответствии с методикой 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 с Налоговым кодексом Российской Федерации, действующими отраслевыми положениями и нормативами.

Выполнение Программы в полном объеме позволит обеспечить поступление в федеральный бюджет налогов в объеме около 165 млрд. рублей против 90,664 млрд. рублей бюджетных затрат на реализацию Программы. Индекс доходности (рентабельности) бюджетных ассигнований составит 1,75, срок окупаемости - около 1 года.

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 налоговые поступления от реализации продукции гражданского назначения и доли оборонной продукции (примерно одна треть), на которую реализация Программы окажет положительное влияние за счет использования общих технологий.

Все налоги исчисляются по существующим ставкам. Налог на доходы физических лиц и единый социальный налог рассчитываются от прогнозируемого размера фонда оплаты труда, а налог на прибыль - от прогнозируемой налогооблагаемой прибыли.

На основании спрогнозированных налоговых поступлений и планируемых инвестиций из федерального бюджета на развитие судостроительной отрасли рассчитывались основные финансовые показатели. Например, чистый дисконтированный доход государства (как эффект от реализации Программы) определяется как сальдо годовых дисконтированных налоговых поступлений в федеральный бюджет и дисконтированных государственных инвестиций.

Экономическая эффективность реализации Программы характеризуется следующими показателями: налоги, поступающие в бюджеты разных уровней и внебюджетные фонды, - 185429 млн. рублей, из них налоги федерального уровня - 164811 млн. рублей;

чистый дисконтированный доход отрасли - 1310 млн. рублей;

бюджетный эффект - 42062 млн. рублей;

индекс доходности (рентабельность инвестиций) для внебюджетных инвестиций - 1,05, для бюджетных ассигнований - 1,75;

срок окупаемости для внебюджетных инвестиций - 7,18 лет, для бюджетных ассигнований - около 1

года.

Ставка дисконтирования, равная 0,16, была определена с учетом высокого уровня риска проекта, спрогнозированной ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации и темпов инфляции в период выполнения Программы. Полученные показатели с использованием данного коэффициента отражают устойчивость Программы к возможным изменениям условий ее реализации. Расчет бюджетной эффективности от реализации Программы приведен в таблицах 1 и 2.

Таблица 1

Исходные данные для технико-экономического обоснования федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

Показатели

Единица измерения 2009 - 2016

годы - всего В том числе

2009 год 2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год

Годовой объем реализуемой продукции отрасли (прогноз объема продаж) млн. рублей 1 126 490 98 690 112 810 134 890 142 650 147 200 153 530 162 420 174 420

Инвестиции из всех источников финансирования Программы - всего млн. рублей 136 411 6 314 13 187 18 795 27 995 29 954 23 576 10 234 6 356

в том числе:

средства федерального бюджета млн. рублей 90 664 4 189 8 871 12 543 18 678 19 693 15 719 6 871 4 100

внебюджетные средства млн. рублей 45 747 2 125 4 316 6 252 9 317 10 261 7 857 3 363 2 256

Налог на прибыль процентов 242 424 242 424 242 424

Подоходный налог процентов 131 313 131 313 131 313

Единый социальный налог процентов 262 626 262 626 262 626

Налог на добавленную стоимость процентов 181 818 181 818 181 818

Таблица 2

Расчет бюджетной эффективности от реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы

Показатели

Единица измерения 2009 - 2016

годы - всего В том числе

2009 год 2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год 2015 год 2016 год

Расчет эффективности деятельности предприятий от реализации Программы

Годовой объем реализуемой продукции отрасли (прогноз объема продаж) млн. рублей 1 126 490 98 690 112 810 134 890 142 650 147 200 153 530 162 420 174 300

Налог на добавленную стоимость млн. рублей 5 868 6 930 8 784 9 630 9 414 9 468 10 134 11 268

Подоходный налог млн. рублей 1 826 2 135 2 578 2 734 2 845 2 991 3 177 3 416

Единый социальный налогмлн. рублей 4 9395 7756 9727 3947 6958 0898 5949 240

Таможенный сбормлн. рублей 1 0961 2081 4321 5231 5611 6191 7151 848

Прочие налоги и сборымлн. рублей 496567679718740772817877

Налогооблагаемая прибыльмлн. рублей 5 4466 0407 4398 1028 6129 25110 08111 143

Налог на прибыльмлн. рублей 1 3071 4501 7851 9452 0672 2202 4192 674

Налоги, поступающие в бюджет и внебюджетные фонды (приток в бюджет)млн. рублей185 42915
53218 06522 22923 94324 32225 15826 85729 324

Налоги, поступающие в федеральный бюджет (приток в бюджет)млн. рублей 13 80216 11019 84821
38221 63022 29923 77825 962

Чистый доход предприятий (операционная деятельность)млн. рублей 4 1394 5905 6536 1586 5457
0317 6618 468

Величина внебюджетных инвестиций (инвестиционная деятельность)млн. рублей 2 1254 3166 2529
31710 2617 8573 3632 256

Ставка рефинансирования - гединиц 0,080,080,080,080,080,080,080,08

Коэффициент инфляции - единиц 0,050,050,050,050,050,050,050,05

Поправка на риск - рединиц 0,130,130,130,130,130,130,130,13

Коэфф. дисконтирования - $d(i) = (1 + r)/(1 + i)$ - единиц 0,030,030,030,030,030,030,030,03

Коэфф. дисконтирования с учетом рисков $d = d(i) +$ рединиц 0,160,160,160,160,160,160,160,16

Период - тлет 12345678

Чистый доход предприятий с учетом дисконтированиямлн. рублей29 4644 1393 9624 2123 9603 6333
3683 1683 022

Величина внебюджетных инвестиций (оттоки) с учетом дисконтированиямлн. рублей28 1542 1253
7254 6585 9915 6953 7641 391805

Сальдо суммарного потока от инвестиционной и операционной деятельности с учетом
дисконтированиямлн. рублей 2 014237-446-2 031-2 063-3961 7772 217

Чистый дисконтированный доход (нарастающим итогом)млн. рублей 2 0142 2511 805-226-2 289-2
685-9071 310

Срок окупаемости инвестиций (период возврата)лет7

Индекс доходности (рентабельность инвестиций)единиц1,05

Расчет бюджетной эффективности от реализации Программы

Годовой объем реализованной продукции отрасли гражданского назначения без налога на
добавленную стоимостьмлн. рублей1 126 49098 690112 810134 890142 650147 200153 530162 420174
300

Налоги от предприятий отрасли, поступающие в федеральный бюджетмлн. рублей164 81113 80216
11019 84821 38221 63022 29923 77825 962

Налоги, поступающие в федеральный бюджет с учетом дисконтированиямлн. рублей98 02813 80213
90514 78713 74912 00510 6839 8329 266

Отток бюджетных средств (бюджетные инвестиции)млн. рублей90 6644 1898 87112 54318 67819
69315 7196 8714 100

Отток бюджетных средств с учетом дисконтированиямлн. рублей55 9654 1897 6579 34412 01110
9307 5302 8411 463

Сальдо суммарного потока от финансирования и операционной деятельности с учетом
дисконтированиямлн. рублей 9 6136 2485 4421 7391 0753 1526 9917 802

Чистый дисконтированный доход государства или бюджетный эффект с нарастающим итогоммлн.
рублей 9 61315 86021 30323 04124 11727 26934 26042 062

Индекс доходности бюджетных средствединиц1,75

Удельный вес средств федерального бюджета в общем объеме финансирования (степень участия
государства)единиц0,660,660,670,670,670,660,670,65

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8

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

Объемы финансирования за счет средств федерального бюджета по государственным заказчикам
федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы
(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

2009 - 2016

годы - всегоВ том числе

2009 год2010 год2011 год2012 год2013 год2014 год2015 год2016 год

Всего90 6644 1898 87112 54318 67819 69315 7196 8714 100

из них:

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации2 65921047561860029330313030

Федеральное агентство по промышленности85 6263 7238 03011 67617 66018 88514 9316 6514 070

Министерство транспорта Российской Федерации1 1735870162343340200--

Федеральное агентство морского и речного транспорта1 206198296877517528590-

Капитальные вложения - всего18 802-2 4614 4524 8614 0652 003717243

из них Федеральное агентство по промышленности18 802-2 4614 4524 8614 0652 003717243

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - всего67 3013 9596 0407 52913 14414
87512 9425 4703 342

из них:

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации2 414175440588570263273105-

Федеральное агентство по промышленности62 5083 5285 2346 69212 15614 09712 1845 2753 342

Министерство транспорта Российской Федерации1 1735870162343340200--

Федеральное агентство морского и речного транспорта1 206198296877517528590-

Прочие нужды - всего 4 561 230 370 562 673 753 774 684 515

из них:

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации 245 353 530 303 025 30

Федеральное агентство по промышленности 4 316 195 335 532 643 723 744 659 485
