

О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728

Постановление · № 519 · от 24.08.2006 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

ОТ 24 АВГУСТА 2006 Г. № 519

МОСКВА

О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728

В целях повышения эффективности реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

Правительство Российской Федерации постановляет:

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728 "О федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2001, № 43, ст. 4107).

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Фрадков

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 24 августа 2006 г. № 519

ИЗМЕНЕНИЯ,

которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728 "О федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

1. В пункте 2 слова "Российскому авиационно-космическому агентству - государственному заказчику Программы" заменить словами "Министерству промышленности и энергетики Российской Федерации - государственному заказчику-координатору Программы и Федеральному агентству по промышленности - государственному заказчику Программы".
2. В пункте 3 слова "и Министерству промышленности, науки и технологий Российской Федерации" исключить.
3. Федеральную целевую программу "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года", утвержденную указанным постановлением, изложить в следующей редакции:

"Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы
и на период до 2015 года"

ПАСПОРТ

федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

Наименование Программы

-

федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

Дата принятия решения о разработке Программы, дата ее утверждения

-

решение Совета Безопасности Российской Федерации от 4 февраля 2000 г. № Пр1, распоряжение Правительства Российской Федерации от 6 марта 2001 г. № 314-р, постановление Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 г. № 728

Государственный заказчик-координатор Программы

-

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации

Государственный заказчик Программы

-

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации,
Федеральное агентство по промышленности

Основные разработчики Программы

-

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации,
Федеральное агентство по промышленности

Цель и задачи Программы

-

целью Программы является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России, заключающееся в создании на его базе нового мирового центра авиастроения и завоевании к 2015 году не менее 5 процентов мирового рынка продаж гражданской авиационной техники (включая внутренний и внешний рынки). Реализация мероприятий Программы позволит обеспечить ежегодные продажи магистральных и региональных самолетов российского производства к 2015 году в объеме 65 - 85 единиц. Основными задачами Программы являются: обеспечение конкурентоспособности гражданской авиационной техники российского производства; создание эффективных систем продаж и технического обслуживания, обеспечивающих рост доходов организаций авиационной промышленности, а также расширение поставок как на внутренний рынок, так и на экспорт; реализация потенциала российской авиационной промышленности как головного разработчика и производителя востребованной на мировом рынке гражданской авиационной техники; преодоление технологического отставания российской авиационной промышленности, обеспечение ее эффективного участия в международной технологической интеграции; формирование научно-технического задела в области летательных аппаратов, двигателей, авионики, авиационных агрегатов и систем для обеспечения конкурентоспособности авиационной промышленности после 2015 года; создание современной научно-исследовательской инфраструктуры организаций авиационной промышленности России для обеспечения передового уровня научных разработок и технологий, в том числе поставляемых на мировой рынок

Важнейшие целевые индикаторы и показатели Программы

-

целевыми индикаторами и показателями Программы являются результаты деятельности

гражданского сектора авиационной промышленности России в 2015 году:
объем продаж авиационной техники - 53500 млн. рублей;
объем продаж в рамках кооперационных проектов - 7200 млн. рублей;
объем оказанных услуг системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники - 12000 млн. рублей;
объем продаж лицензий - 3000 млн. рублей

Срок и этапы реализации Программы

-

2002 - 2015 годы, в том числе:

I этап - 2002 - 2005 годы;

II этап - 2006 - 2015 годы

Объемы и источники финансирования Программы

-

объем финансирования Программы в 2002 - 2005 годах составил 37573,8 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 12790,7 млн. рублей, из них:

на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 12338,8 млн. рублей, на капитальные вложения - 451,9 млн. рублей;

за счет внебюджетных источников - 24783,1 млн. рублей.

Объем финансирования Программы в 2006 - 2015 годах не превысит 338842 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:

за счет средств федерального бюджета - 188002 млн. рублей, из них:

на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 141958 млн. рублей, на капитальные вложения - 22789 млн. рублей, на прочие расходы - 23255 млн. рублей;

за счет внебюджетных источников - 150840 млн. рублей

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности

-

ожидаемыми конечными результатами реализации Программы являются:

обеспечение конкурентоспособности отечественной гражданской авиационной техники на внутреннем и внешнем рынках;

обеспечение в 2006 - 2015 годах продаж отечественной гражданской авиационной техники и оказание сопутствующих услуг на сумму более 500000 млн. рублей;

создание нового поколения наукоемких технических решений, материалов и технологий для использования в авиационной и других отраслях промышленности.

Показателями социально-экономической эффективности являются:

а) на макроуровне:

увеличение вклада авиационной промышленности в прирост валового внутреннего продукта за счет опережающего роста производства и продаж продукции отрасли по отношению к динамике роста экономики страны;

расширение экспорта высокотехнологичной продукции и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота;

б) на микроуровне:

формирование в авиационной промышленности эффективных рыночно-ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения;

повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов организаций авиационной промышленности и смежных отраслей;

облегчение выхода организаций отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов;

в) в социально-экономической сфере:

сохранение рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;

повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры;

повышение производительности труда;

г) в бюджетной сфере:

обеспечение дополнительных налоговых поступлений;

увеличение экспортной выручки (доходов от продаж)

1. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" (далее - Программа) направлена на решение проблемы конкурентоспособности гражданского сектора авиационной промышленности на внутреннем и внешнем рынках гражданской авиационной техники. Ограниченность номенклатуры выпускаемой авиационной техники, а также ее экономические и технические параметры, надежность систем и агрегатов и качество послепродажного обслуживания не в полной мере отвечают платежеспособному спросу авиакомпаний. Использование различных инструментов государственной поддержки не привело к решающему увеличению продаж даже на внутреннем рынке. Напротив, ввоз российскими авиакомпаниями иностранной авиационной техники, включая аналоги выпускаемых российских воздушных судов, приобретает все более массовый характер. Причинами возникновения указанной проблемы стали структурные диспропорции в гражданском секторе авиационной промышленности, которые приобрели открытые формы после дезинтеграции СССР и начала рыночных реформ. Многочисленные авиакомпании, появившиеся в результате приватизации парка гражданской авиации, оказались не в состоянии закупать по экономически оправданным ценам то количество воздушных судов, на производство которого была рассчитана российская авиационная промышленность. Снижение объема авиаперевозок в результате падения уровня реальных доходов населения создало в гражданской авиации существенный избыток провозных мощностей, который блокировал спрос на внутреннем рынке гражданской авиационной техники.

Указанные процессы вызвали острейший дефицит финансовых ресурсов, необходимых для завершения разработок нового конкурентоспособного поколения авиационной техники.

Преодоление системного кризиса гражданского сектора авиационной промышленности России требует концентрации ресурсов, создания эффективной системы управления проектами в рамках всей отрасли. Достижение этих результатов невозможно без участия государства и использования инструментов программно-целевого планирования. Сегодня для реализации проектов такого масштаба и длительности существует только один проработанный механизм государственного регулирования - федеральные целевые программы.

Целесообразность государственного участия в преодолении системного кризиса гражданского сектора авиационной промышленности России заключается в следующем:

производство гражданской авиационной техники в России является необходимым условием нормального функционирования воздушного транспорта, для которого перспектива преимущественного перехода на импортную авиационную технику может быть чревата ростом тарифов, особенно на внутренних авиационных перевозках, обеспечивающих экономические связи в пределах территории страны;

авиационная промышленность является отраслью экономики, которая позволяет изменить структуру валового внутреннего продукта в сторону увеличения выпуска высокотехнологичной продукции, в

сторону опережающего развития экспорта машинно-технической продукции и импортозамещения, а также отхода от сырьевой модели развития экономики страны;

стабильная работа авиационной промышленности создает предпосылки для сохранения и развития целого ряда других высокотехнологичных отраслей промышленности благодаря широкой кооперации, необходимой для создания современной авиационной техники;

авиационная промышленность и ее смежные отрасли выполняют важнейшую социальную функцию, обеспечивая сохранение высококвалифицированных рабочих мест в научно-исследовательских институтах, конструкторских бюро, на производстве и в образовательных учреждениях;

полноценное функционирование авиационной промышленности, в том числе и для обеспечения обороноспособности страны, возможно только при сохранении и использовании потенциала создания гражданской авиационной техники.

Федеральным законом "О государственном регулировании развития авиации" установлено, что программно-целевой подход является основным принципом развития авиации, финансирование развития которой осуществляется путем выделения средств из федерального бюджета на федеральные целевые программы.

Таким образом, решение указанных проблем развития авиационной промышленности целесообразно решать в рамках настоящей Программы.

II. Основная цель и задачи Программы с указанием срока и этапов ее реализации, а также целевых индикаторов и показателей

Целью Программы является принципиальное изменение стратегической конкурентной позиции гражданского сектора авиационной промышленности России, заключающееся в создании на его базе нового мирового центра авиастроения и завоевании к 2015 году не менее 5 процентов мирового рынка продаж гражданской авиационной техники (включая внутренний и внешний рынки). При этом учитывается, что объем поставок российской авиационной промышленности в 2005 году составил менее 1 процента мирового рынка авиационной техники. Преодоление 5-процентного рубежа позволит в дальнейшем участвовать в конкурентной борьбе за расширение присутствия российской авиационной продукции на мировом рынке. Это потребует как создания новых конкурентоспособных образцов авиационной техники, так и проведения маркетинговой политики качественно нового уровня.

Цель Программы, ее содержание и ожидаемые результаты соответствуют направлениям и приоритетам промышленного развития, изложенным в Программе социально-экономического развития Российской Федерации на среднесрочную перспективу (2006 - 2008 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 января 2006 г. № 38-р. Реализация настоящей Программы станет существенным вкладом в модернизацию промышленности, развитие высокотехнологичных секторов экономики и активизацию инновационной деятельности, способные обеспечить высокие и устойчивые темпы экономического роста.

Программа рассчитана на 2002 - 2015 годы и реализуется в два этапа. Задачей I этапа (2002 - 2005 годы) фактически было сохранение потенциала гражданского авиастроения России. Выделенные в рамках Программы бюджетные ресурсы не дали ожидаемого результата в форме массового вывода на рынок новых конкурентоспособных образцов авиационной техники, но тем не менее позволили сохранить ядро гражданского авиастроения.

В рамках II этапа (2006 - 2015 годы) предстоит реализовать потенциал сохраненной российской авиационной промышленности по созданию новой продукции, одновременно закладывая основу для поддержания конкурентоспособности российской авиационной промышленности в будущем. С этой целью требуется решение следующих взаимосвязанных задач:

создание эффективных систем продаж и технического обслуживания, обеспечивающих рост доходов организаций авиационной промышленности, а также расширение поставок авиационной продукции

как на внутренний рынок, так и на экспорт;
реализация потенциала российской авиационной промышленности как головного разработчика и производителя востребованной на мировом рынке гражданской авиационной техники;
преодоление технологического отставания российской авиационной промышленности, обеспечение ее эффективного участия в международной технологической интеграции;
формирование научно-технического задела в области летательных аппаратов, двигателей, авионики, авиационных агрегатов и систем для обеспечения конкурентоспособности авиационной промышленности после 2015 года;
создание современной научно-исследовательской инфраструктуры организаций авиационной промышленности России для обеспечения передового уровня научных разработок и технологий, в том числе поставляемых на мировой рынок.

Решение задачи расширения поставок авиационной продукции как на внутренний рынок, так и на экспорт обеспечивается по нескольким направлениям. Одним из них является содействие продвижению на рынок авиационной техники серийно производимых самолетов и вертолетов путем стимулирования деятельности лизинговых компаний. Лизинг авиационной техники должен стать одним из базовых инструментов продвижения продукции на рынки (особенно на начальном этапе реализации программ продвижения), обеспечивающих необходимый объем продаж самолетов и вертолетов. Финансирование проектов лизинга российской авиационной техники будет осуществляться вне рамок Программы.

Такое содействие будет оказано в первую очередь продвижению на рынок серийных самолетов Ил-96, Ту-214, Ту-204-100/120/300, а с 2008 года дополнительно нового российского регионального самолета (RRJ) и нового семейства вертолетов.

С учетом сложности продвижения российской авиационной техники на мировые рынки с высоким уровнем конкуренции необходимо с максимальной эффективностью использовать потенциал российской авиационной промышленности в области создания специализированной авиационной техники (ориентированной на относительно узкие секторы рынка) и модификаций серийно производимых самолетов. Таким образом, 2-м направлением решения задачи является поддержка использования созданного задела в области уникальной авиационной техники, не выпускаемой другими мировыми производителями (самолетов Ан-124 и Бе-200), производство модификаций на базе гражданских самолетов Ту-204 и Ил-96, а также доработка и сертификация вертолета Ми-38 и разработка вертолета Ка-62.

Ввиду того, что в современных условиях рыночный успех коммерческой авиационной техники в значительной мере определяется качеством ее обслуживания на стадии эксплуатации, государство в рамках Программы окажет содействие в становлении систем технического обслуживания и ремонта.

Решение задачи реализации потенциала российской авиационной промышленности как головного разработчика и производителя востребованной на мировом рынке гражданской авиационной техники подразумевает государственную поддержку и финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию авиационной техники нового поколения. При этом в отличие от первого этапа реализации Программы такая поддержка будет преимущественно сконцентрирована на одном приоритетном самолетостроительном проекте. Критериями выбора такого проекта являются: востребованность на внутреннем и на мировом рынках, высокая по сравнению с другими проектами степень готовности, современная организационно-технологическая схема создания (то есть наличие частных инвестиций, а также международной и внутренней кооперации на условиях разделения рисков). В качестве такого проекта целесообразно определить проект нового регионального самолета (RRJ).

Для решения задачи преодоления технологического отставания российской авиационной промышленности объектом целенаправленной государственной поддержки станет международное

кооперационное сотрудничество. Целесообразность государственной поддержки этого направления определяется двумя факторами. С одной стороны, рынок кооперационных поставок в современных условиях международного разделения труда является очень емким, но фактически не освоенным отечественными производителями рыночным сегментом. С другой стороны, это способ освоения российскими производителями методологии, культуры, а также технологий проектирования, производства и управления современными самолетостроительными проектами. Предполагается, что авиационная промышленность России, начав с нижнего уровня кооперации, к концу срока реализации Программы станет разработчиком и поставщиком крупных элементов конструкций воздушных судов, работающим с крупнейшими мировыми производителями авиационной техники в качестве разделяющего риски партнера. Государственная поддержка этого направления предусматривается в формах организации проектных и производственных работ (в том числе через создание элементов инфраструктуры международного сотрудничества), развития проектного потенциала участников международных программ, их технологического перевооружения, а также поддержки выставочной и рекламной деятельности.

Задача формирования научно-технического задела в области летательных аппаратов, двигателей, авионики, авиационных агрегатов и систем предусматривает создание основы для обеспечения будущей конкурентоспособности отрасли. В Программе предусмотрена разработка перспективной авиационной техники, в проектах которой российский авиапромышленный комплекс мог бы выступить в качестве головного разработчика и производителя при создании воздушных судов нового поколения, превышающих технико-экономические показатели современных летательных аппаратов на 20 - 25 процентов. Однако реализации таких проектов должна предшествовать соответствующая подготовка по разработке новых конструкторских и технологических решений в отношении воздушных судов, двигателей, бортового радиоэлектронного оборудования, агрегатов и систем. Параллельно будут проведены подготовительные мероприятия по разработке концепции перспективной авиационной техники. Только после завершения указанных работ появится возможность приступить к разработке проекта. Предполагается, что такой проект будет реализовываться в классе ближне-средних магистральных самолетов. На всех стадиях государство окажет содействие в виде бюджетного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, причем на стадии реализации проекта - на доленой основе с его исполнителем.

Решение задачи создания современной научно-исследовательской инфраструктуры организаций авиационной промышленности России необходимо для обеспечения передового уровня научных разработок и технологий, в том числе поставляемых на мировой рынок. Повышение конкурентоспособности продукции невозможно без поддержки со стороны отраслевых научных центров и научно-исследовательских институтов, конструкторских бюро и создаваемых на их базе инженерных центров. Для этого государство будет обновлять их материально-техническую базу, а также финансировать научные исследования авиационного направления.

Целевые индикаторы Программы приведены в приложении № 1 для контроля за ее реализацией на II этапе.

При разработке индикаторов учитывался прогноз состояния российского авиапромышленного комплекса на внутреннем и внешнем рынках авиационной техники.

Предполагается, что внутренний рынок будет оставаться основным рынком сбыта российской авиационной техники, по крайней мере, до 2010 - 2012 годов. В этот период на рынок будет поступать в основном уже запущенная в серийное производство и находящаяся на завершающей стадии разработки авиационная техника.

Анализ совместного влияния роста потребности в авиационных перевозках и ожидаемой динамики списания эксплуатируемого авиационного парка показывает, что в 2015 году пассажирооборот на вновь введенной в эксплуатацию авиационной технике составит около 130 млрд. пассажиро-

километров.

Для удовлетворения потребностей российских авиакомпаний в широкофюзеляжных воздушных судах на внутренний рынок авиационной техники будут поставляться самолеты Ил-96 в различных модификациях.

В классе узкофюзеляжных магистральных самолетов российская авиационная промышленность будет поставлять различные модификации самолета Ту-204. Начало поставок нового ближне-среднего магистрального самолета в период действия Программы весьма проблематично, хотя и не исключено начало единичных поставок самолета в 2014 - 2015 годах.

Для повышения конкурентоспособности выпускаемой авиационной техники планируется проведение комплекса работ по модернизации самолетов семейства Ил-96 и Ту-204, повышению их технико-экономических характеристик, расширению условий эксплуатации, обеспечению соответствия экологическим нормам и требованиям безопасности.

Основные перспективы продвижения на внутренний рынок гражданской авиационной техники связаны с развертыванием продаж региональных самолетов, из которых основным является проект RRJ. Объем поставок на внутренний рынок двух модификаций самолетов RRJ в рамках Программы оценен в 100 самолетов. Весьма вероятно, что наряду с поставками самолетов RRJ на внутренний рынок будут поставляться региональные самолеты Ан-148 и Ту-334. Однако эти конкурентные по отношению к RRJ проекты в рамках Программы не поддерживаются, поэтому возможное распределение заказов между ними и незначительное расширение внутреннего заказа вследствие присутствия на рынке двух или трех однотипных самолетов в настоящем прогнозе не рассматривались.

Поставки на внешний рынок находящейся в серийном производстве продукции будут незначительными. Даже при государственном содействии в продвижении на внешний рынок различных модификаций самолетов Ил-96 и Ту-204 зарубежные поставки этих самолетов будут весьма ограничены.

В прогнозе предполагается, что возврат на внешний рынок гражданской авиационной техники российского производства произойдет главным образом благодаря поставкам самолета RRJ в зарубежные авиакомпании, поскольку этот самолет в отличие от своих конкурентов имеет реальную перспективу массового спроса со стороны зарубежных эксплуатантов. В расчетах доходов принято, что до 2015 года на внешний рынок должно быть поставлено более 300 самолетов RRJ.

Реализация планов по продвижению на рынки готовой к серийному выпуску продукции будет осуществляться на основе использования механизмов лизинга. Предполагается, что участие государства в программах лизинга способно в значительной мере стимулировать сбыт авиационной техники по приоритетным проектам российской авиационной промышленности.

Планируется также резкое увеличение экспортных продаж в части кооперационных поставок комплектующих авиационной техники. Мероприятия Программы нацелены на развитие экспорта комплектующих - от сравнительно простых элементов конструкции самолета до полноценного партнерства на условиях разделения рисков. Планируется уже на рубеже 2012 - 2015 годов выйти на уровень полномасштабного партнерства на условиях разделения рисков, по крайней мере, с одним из мировых производителей.

Формирование в рамках мероприятий Программы инфраструктуры международного сотрудничества и технологическое перевооружение готовящихся к участию в кооперационных проектах конструкторских и производственных организаций дадут возможность российской авиационной промышленности радикально поднять доходы от кооперационных работ с нынешнего уровня примерно в 700 млн. рублей до уровня 7200 млн. рублей к 2015 году.

В настоящее время российская авиационная промышленность имеет возможность продвижения на рынок авиационной техники, не имеющей зарубежных аналогов, такой, как самолеты Ан-124 и Бе-200. Объем продаж такой специализированной авиационной техники планируется довести

примерно до 8400 млн. рублей к 2015 году.

Коммерциализация деятельности научно-исследовательского и конструкторского секторов авиационной промышленности представляет еще одну статью рыночных доходов отрасли, используемую не в полной мере. В рамках Программы предусмотрено создание условий для расширения объема продаж результатов интеллектуальной деятельности в объеме до 3000 млн. рублей.

Таким образом, в результате реализации Программы структура рыночных доходов российской авиационной промышленности в 2015 году оценочно будет выглядеть следующим образом:

объем продаж авиационной техники - 53500 млн. рублей;

объем продаж в рамках кооперационного сотрудничества - 7200 млн. рублей;

объем оказанных услуг системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники - 12000 млн. рублей;

объем продаж лицензий - 3000 млн. рублей.

Динамичное развитие гражданского сектора авиационной промышленности России, на обеспечение которого направлены мероприятия Программы, осуществляется в рыночных условиях хозяйствования и сопряжено с наличием большого количества факторов технического, экономического и политического характера, способных негативно воздействовать на ход реализации проектов и программ отрасли.

Риски реализации Программы в значительной мере определяются:

конъюнктурой мирового рынка авиационных перевозок и авиационной техники, влияющей на объем и доходность продаж авиационной техники;

развитием конкурирующих научно-исследовательских работ и технологий за рубежом, влияющим на возможность патентования и продажи лицензий на результаты интеллектуальной деятельности; внешнеполитической конъюнктурой, влияющей на объемы международного кооперационного сотрудничества;

инвестиционным климатом, влияющим на возможности привлечения инвестиций.

Сопутствующие развитию авиационной промышленности риски способны в значительной мере повлиять на результативность и эффективность реализации Программы, а их устранение может потребовать усилий органов государственного управления вне рамок мероприятий Программы.

Программа может быть досрочно прекращена в следующих случаях:

несоответствие результатов выполнения Программы целевым индикаторам и показателям эффективности, предусмотренным Программой (по заключению специализированной и независимой экспертизы хода реализации Программы, организованной Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации);

непредоставление Министерству экономического развития и торговли Российской Федерации государственным заказчиком-координатором отчетности в надлежащей форме и в установленные сроки.

Досрочное прекращение реализации Программы осуществляется в установленном порядке по предложению Министерства экономического развития и торговли Российской Федерации, подготовленному с участием заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

III. Перечень мероприятий Программы

Достижение цели и решение задач II этапа Программы (2006 - 2015 годы) осуществляются путем выполнения взаимоувязанных по срокам, ресурсам и результатам мероприятий.

Мероприятия Программы распределяются по следующим группам:

"Текущие проекты";

"Поддержка международного кооперационного сотрудничества";

"Перспективная авиационная техника";

"Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий";

"Управление Программой".

Группа мероприятий "Текущие проекты" направлена на модернизацию серийно выпускаемой авиационной техники, а также на поддержку проектов создания авиационной техники, находящихся на завершающей стадии разработки, и состоит из двух подгрупп мероприятий:

по производству и продвижению готовой к серийному выпуску авиационной техники;

по поддержке проектов на новой организационной основе.

Подгруппа мероприятий по производству и продвижению готовой к серийному выпуску авиационной техники включает мероприятия:

по доработке и сертификации специализированной авиационной техники;

по поддержке системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники.

В рамках мероприятий по доработке и сертификации специализированной авиационной техники предусматривается завершение находящихся на заключительной стадии работ по созданию отдельных модификаций авиационной техники и поддержка на долевого основе выбираемых в ходе конкурсной процедуры проектов, обеспечивающих занятие специализированных ниш рынка авиационной техники. Выделяемые средства идут на финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, работ по сертификации образцов авиационной техники, профильных услуг и производства, а также на организационно-техническое обеспечение сотрудничества с зарубежными партнерами.

Финансирование мероприятий осуществляется по следующим проектам:

создание и сертификация специализированных модификаций самолета Бе-200;

создание самолета Ил-96-400Т/М;

доработка самолета Ту-204-300;

развитие семейства самолетов Ан-124;

доработка вертолета Ми-38;

разработка вертолета Ка-62.

Реализация проекта по развитию семейства самолетов Ан-124 осуществляется при условии решения организационно-правовых вопросов взаимодействия с авиастроительными предприятиями Украины.

Индикаторами мероприятия являются количество полученных сертификатов и объем продаж создаваемых модификаций в натуральном и денежном выражении.

Мероприятие по поддержке системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники заключается в поддержке проектов, ориентированных на создание и развитие системы технического обслуживания и ремонта новых российских самолетов и вертолетов, выводимых на рынок и находящихся в эксплуатации. Участие государства должно быть направлено на привлечение частного бизнеса в систему технического обслуживания и ремонта и на минимизацию экономических рисков, связанных с ограниченной инвестиционной привлекательностью данной сферы.

Индикатором мероприятия является объем оказанных услуг системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники.

Подгруппа мероприятий по поддержке проектов на новой организационной основе нацелена на создание нового российского регионального самолета (RRJ). Государством осуществляется целевая поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по проектированию самолета и его компонентов, работы по сертификации, а также организационно-техническое обеспечение сотрудничества с зарубежными партнерами.

Индикаторами мероприятий являются объемы продаж авиационной техники в натуральном и денежном выражении.

Группа мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества" включает мероприятия по участию в текущих и в перспективных проектах.

Мероприятия по участию в текущих проектах осуществляются по следующим направлениям: участие государства и частного бизнеса в подготовке к реализации кооперационных проектов по обеспечению серийного производства выпускаемой авиационной техники на основе разделения рисков;

адаптация проектного и производственного потенциала отрасли к новой системе нормативно-технических требований;

создание системы управления качеством, отвечающей требованиям мировых стандартов;

освоение и сертификация новых технологических процессов;

организационно-методическое обеспечение участия отрасли в реализуемых международных кооперационных проектах.

В ходе реализации мероприятий планируются работы по организации производства элементов конструкции серийно выпускаемых самолетов. Постепенно будет освоено производство более сложных изделий авиационно-технического профиля. В целом в рамках реализации мероприятий планируется освоение производства широкой номенклатуры комплектующих, проведение работ по модернизации и переоснащению гражданской авиационной техники зарубежного производства.

Индикатором мероприятий является ежегодный объем продаж в рамках кооперационных проектов.

Мероприятия по участию в перспективных проектах осуществляются по следующим направлениям: участие государства и частного бизнеса в подготовке к реализации кооперационных проектов в ходе создания перспективной авиационной техники на основе разделения рисков;

освоение и сертификация новых технологических процессов;

нормативно-техническое и организационно-методическое обеспечение участия отрасли в перспективных международных кооперационных проектах.

В ходе реализации мероприятий планируется освоение производства широкой номенклатуры изделий авиатехнического профиля (элементы конструкции, агрегаты и системы) в интересах реализации перспективных программ зарубежных производителей авиационной техники.

Индикатором указанных мероприятий является ежегодный объем продаж в рамках кооперационных проектов.

Группа мероприятий "Перспективная авиационная техника" предполагает создание конкурентоспособного на мировом рынке семейства гражданских самолетов, которые должны быть введены в эксплуатацию в 2012 - 2015 годах. Интегральные показатели эффективности этих самолетов на 15 - 20 процентов будут превосходить показатели, достигнутые гражданской авиационной техникой в 2005 - 2006 годах. Концепция проекта по созданию такого семейства, предусматривающая выбор сегмента рынка, на котором может быть обеспечено их эффективное продвижение, будет сформирована в 2006 - 2007 годах. Реализация указанного проекта потребует создания и использования нового поколения материалов, прежде всего композиционных, бортового радиоэлектронного оборудования, двигателей, самолетных систем, новой организации проектирования и изготовления авиационной техники.

В рамках мероприятия предусматриваются целевая поддержка научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по проектированию самолета и его компонентов, а также организационно-техническое обеспечение сотрудничества с зарубежными партнерами.

Индикатором мероприятия является соответствие технико-экономических показателей названного проекта требованиям обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке.

Группа мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий" включает подгруппы мероприятий:

по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских организаций;

по формированию научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства.

Подгруппа мероприятий по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских

организаций ориентирована на сохранение и развитие потенциала отрасли по проведению прикладных исследований, связанных с разработкой новой авиационной техники. Финансирование мероприятий Программы осуществляется путем государственных капитальных вложений в технологические комплексы (технологически связанную совокупность оборудования и (или) объектов инфраструктуры) российских научно-исследовательских организаций, позволяющие осуществлять профильную деятельность на высоком научно-техническом уровне.

Общим индикатором подгруппы мероприятий является количество технологических комплексов, оснащенных оборудованием и объектами инфраструктуры и соответствующих лучшим мировым аналогам.

Подгруппа мероприятий по формированию научно-технического задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства, включает проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в соответствии с приоритетами развития науки и техники в сфере авиации по проблемам:

нестационарной аэродинамики летательных аппаратов;

систем управления (неоднородное резервирование, цифровые системы управления, нейросетевые технологии);

прочности летательных аппаратов (новые подходы к формированию весовых и эксплуатационных характеристик);

авиационных материалов (широкое внедрение в силовую конструкцию композиционных материалов, новых сплавов и неметаллических материалов);

авиационных двигателей (новая идеология формирования авиационных двигателей с рекордными характеристиками);

авионики (перспективные интегрированные комплексы авионики).

В связи с повышением международных требований к обеспечению безопасности полетов и снижению экологического воздействия авиационной техники предполагается развитие исследований по снижению шума и эмиссии двигателей, снижению влияния звукового удара на человека и окружающую среду, повышению точности навигации и управления воздушными судами, а также учету человеческого фактора в системах управления.

Предполагается также развитие технологий летных испытаний, разработка перспективных норм и требований к авиационной технике, а также гармонизация российских и международных стандартов, нормативной и технической документации и тренажерных технологий.

Одним из ключевых направлений научных исследований является сопровождение разработки и реализации государственной политики в области авиационной деятельности.

Основной объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках мероприятия будет направлен на разработку новых конструкторских и технологических решений в интересах создания перспективных образцов авиационной техники.

В интересах создания перспективной авиационной техники предусматривается разработка новых технологий в следующих областях:

самолетостроение и вертолетостроение (снижение аэродинамического сопротивления на крейсерских режимах полета на 10 - 20 процентов, снижение веса силовой конструкции до 20 процентов, увеличение ресурса самолетов нового поколения в 2 - 3 раза и повышение безопасности полета путем создания высокоавтоматизированных систем управления);

авиационное материаловедение (повышение прочности материалов на 10 - 15 процентов, модуля упругости до 20 процентов и характеристик надежности, температурной работоспособности жаропрочных материалов на 50 - 100 градусов Цельсия, а также снижение коэффициента вариации свойств неметаллических материалов в 2 - 2,5 раза);

авиационное двигателестроение (улучшение топливной экономичности и весовых характеристик двигателей на 10 - 15 процентов, повышение надежности и ресурса двигателей в 1,5 - 2 раза,

уменьшение эмиссии двигателей в 3 раза);

бортовое радиоэлектронное оборудование (повышение надежности оборудования в 3 - 5 раз, точности и надежности управления воздушными судами, автоматизации и качества управления оборудованием в интересах повышения безопасности полетов, их интенсивности и качества обслуживания пассажиров);

авиационные агрегаты и системы (повышение технического уровня всех базовых систем летательных аппаратов и их комплектующих изделий, снижение веса комплектующих изделий на 10 - 15 процентов и повышение надежности и ресурса).

Приоритеты и соответствующая тематика работ определяются в рамках системы управления Программы. Заказы размещаются на конкурсной основе.

Финансирование мероприятий осуществляется по следующим направлениям:

аэродинамика и прочность;

авиационные материалы и технологии, включая технологии агрегатов и систем;

авиационные двигатели;

бортовое радиоэлектронное оборудование;

научно-исследовательские работы в целях формирования и реализации государственной политики в области авиационной деятельности Российской Федерации;

разработка концепции программы создания перспективной авиационной техники.

Индикаторами указанной группы мероприятий являются объем продаж лицензий, количество патентов, количество зарубежных патентов.

Группа мероприятий "Управление Программой" включает следующие мероприятия:

экспертизу проектов;

мониторинг состояния участников Программы.

Ресурсы, выделяемые на реализацию мероприятий указанной группы, составляют до 2 процентов общего объема бюджетного финансирования Программы.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения Программы

Финансирование мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета, а также за счет внебюджетных источников.

Объемы финансирования мероприятий Программы на 2006 - 2015 годы приведены в приложении № 2. Более подробно объемы финансирования и результаты реализации мероприятий Программы в 2006 - 2008 годах приведены в приложении № 3. Объемы и источники финансирования ежегодно уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий год.

Финансирование мероприятий Программы из средств федерального бюджета ведется по статьям "Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы", "Государственные капитальные вложения" и "Прочие расходы".

Реконструкция и техническое перевооружение объектов государственных научных центров, организаций и создаваемых в авиационной промышленности корпораций в соответствии с разрабатываемой проектно-сметной документацией выполняются за счет государственных капитальных вложений. Объемы финансирования государственных капитальных вложений, предусмотренных Программой, в рамках подгруппы мероприятий по созданию материально-технической базы научно-исследовательских организаций приведены в приложении № 4.

Основные затраты по статье "Прочие расходы" будут направлены на организационно-техническое обеспечение Программы: на маркетинговые исследования, рекламную деятельность и страхование рисков на этапе продвижения продукции на рынок, создание систем управления качеством продукции, внедрение систем управления производством на базе информационных технологий и на проведение различных экспертиз проектов. Объемы финансирования мероприятий Программы, осуществляемые по статье "Прочие расходы", приведены в приложении № 5.

Объемы финансирования мероприятий Программы на I этапе (2002 - 2005 годы) приведены в приложении № 6.

Ежегодные расходы на реализацию мероприятий в 2011 - 2015 годах будут определены в 2008 году по итогам реализации Программы в 2006 - 2008 годах. Объемы и структура ежегодных затрат будут определяться с учетом анализа выполненных работ и приоритетов Программы. Так, в частности, в рамках реализации группы мероприятий "Перспективная авиационная техника" в 2008 - 2009 годах будут определены перспективы развития программ глубокой модернизации самолетов Ту-204 и Ил-96, а также уточнены направления развития семейства самолетов RRJ. На основании анализа результатов реализации группы мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества" будут уточнены приоритеты создания и развития научных и технологических центров, ориентированных на расширение кооперационных программ. Концепция создания перспективной авиационной техники, которая будет сформирована в 2007 году, позволит разработать подробный план создания и продвижения на рынок авиационной техники нового поколения, уточнить потребности в финансировании проекта. По результатам осуществления группы мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий" в 2008 году будут уточнены приоритеты научно-исследовательских работ и модернизации экспериментальной базы авиационной промышленности. Объем и динамика расходов бюджета на реализацию Программы по отдельным направлениям в соответствии со структурой бюджетной классификации определяются характером и временными рамками реализуемых мероприятий.

Среднегодовой рост объемов бюджетного финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ составляет около 9 процентов за период действия Программы. Превышение в 2006 - 2008 годах темпов роста затрат на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы над среднегодовым уровнем вызвано необходимостью концентрации ресурсов для реализации отдельных приоритетных мероприятий, прежде всего, проекта создания нового регионального самолета RRJ.

Проект RRJ, который до 2005 года финансировался исключительно за счет внебюджетных средств (921 млн. рублей), с 2005 года реализуется на основе смешанного (бюджетного и внебюджетного) финансирования в соответствии с государственным контрактом на выполнение опытно-конструкторских работ по созданию самолета семейства RRJ. Максимальное привлечение бюджетного финансирования в 2007 году обусловлено выходом проекта на наиболее ресурсоемкий этап завершения опытного производства и начала летных и сертификационных испытаний. До завершения бюджетного финансирования проекта RRJ в 2009 году доля внебюджетных средств, направленных на реализацию проекта, существенно превысит долю бюджетного финансирования. Предлагаемая структура финансирования проекта позволяет свести к минимуму риски неэффективного использования бюджетных средств в результате его научной или технической неготовности.

Интенсивный рост затрат по статье "Прочие расходы" в 2006 - 2009 годах продиктован необходимостью своевременного позиционирования отрасли на значимых направлениях деятельности (реализация мероприятия по поддержке системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники и группы мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества").

На 2006 - 2010 годы объемы государственных капитальных вложений определены на основании проектно-сметной документации, утвержденной в установленном порядке в соответствии с заключениями государственной экспертизы, а на 2011 - 2015 годы - на основании обоснований инвестиций, разработанных предприятиями и организациями, и подлежат уточнению по годам в соответствии с разрабатываемой проектно-сметной документацией.

Рост объемов государственных капитальных вложений в 2009 году по сравнению с предыдущим

2008 годом на 359 млн. рублей вызван завершением на большинстве объектов строительных работ и необходимостью приобретения и монтажа в 2009 - 2010 годах дорогостоящего и высокотехнологического оборудования. Рост объемов государственных капитальных вложений связан с развитием федерального государственного унитарного предприятия "Летно-исследовательский институт им. М.М.Громова", федерального государственного унитарного предприятия "Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е.Жуковского" и федерального государственного унитарного предприятия "Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов".

В целом в рамках Программы в 2010 году обеспечивается ввод всех мощностей, предусмотренных ранее утвержденной проектно-сметной документацией.

Рост объемов в 2010 году вызван необходимостью включения в план вновь начинаемых строек финансовых средств в объеме 935 млн. рублей с целью обеспечения выполнения научно-исследовательских работ по мероприятиям Программы.

Финансирование мероприятий осуществляют государственные заказчики Программы - Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации и Федеральное агентство по промышленности. Работы, реализация и финансирование которых возложена на Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, определяются характером решаемых Министерством задач и включены в мероприятие по формированию научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства.

В 2006 году расходы на реализацию Программы составят 16399,8 млн. рублей, из них 7452,8 млн. рублей за счет средств федерального бюджета.

В 2007 году расходы на реализацию Программы составят 18829 млн. рублей, из них 11411 млн. рублей за счет средств федерального бюджета.

Привлечение внебюджетных ресурсов для выполнения Программы осуществляется в рамках отдельных проектов.

Общим принципом привлечения внебюджетных ресурсов является снижение доли государственного участия в мероприятиях при снижении внешних рисков. В соответствии с этим принципом предполагается участие государства и частного бизнеса в продвижении на рынок серийной авиационной техники в условиях, когда минимизированы основные конструкторские и производственные риски. Ожидается, что участие в совместном финансировании проектов примут инвестиционные институты как уже участвующие в финансировании российских лизинговых компаний, так и аналогичные новые структуры.

В проектах по доработке и сертификации специализированной авиационной техники доля финансового участия государства может составлять от 20 до 100 процентов. Внебюджетное финансирование таких проектов осуществляют компании-производители авиационной техники, в том числе производители компонентов.

Привлечение внебюджетных средств в создание новых образцов авиационной техники на базе современных технологий будет происходить в рамках партнерства на условиях разделения рисков. В соответствии с мировой практикой объем внебюджетных средств может составлять от 30 до 60 процентов с увеличением доли внебюджетного финансирования по мере снятия технологических рисков проектов. Такая динамика изменения долевого участия государства и бизнеса в новых проектах учтена в рамках мероприятий по созданию новой авиационной техники. Участниками партнерства на условиях разделения рисков являются, прежде всего, иностранные и российские производители компонентов авиационной техники, в том числе двигателей и авионики.

Финансирование рискованных технологических разработок и развитие научно-исследовательской инфраструктуры являются преимущественно сферой ответственности государства, что и отражено в планах финансирования соответствующих программных мероприятий.

Финансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ из средств

федерального бюджета в последние годы периода действия Программы (2014 - 2015 годы) обусловлено тем, что реализация проектов и программ авиационной промышленности носит непрерывный характер и требует соответствующего по объему финансирования работ в том числе и из бюджетных источников.

Динамика долевого участия государства в финансировании мероприятий характеризуется ростом доли бюджетных средств на начальной стадии II этапа реализации Программы с последующим снижением доли государства примерно до 54 процентов. Сохранение достаточно высокого уровня участия государства в финансировании Программы и рост расходов бюджета на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы определяются необходимостью формирования научно-технического задела для создания конкурентоспособных образцов авиационной техники после 2015 года.

V. Механизм реализации Программы, включающий в себя механизм управления Программой и механизм взаимодействия государственных заказчиков

Реализация мероприятий Программы осуществляется на основе государственных контрактов на поставку продукции для федеральных государственных нужд, заключаемых с исполнителями. Отбор исполнителей мероприятий Программы производится в установленном законодательством Российской Федерации порядке. Тематика заказов на выполнение работ, оказание услуг, закупку товаров для государственных нужд в рамках реализации Программы формируется на основе экспертных заключений.

Государственным заказчиком-координатором Программы, который несет ответственность за ее эффективную реализацию в целом, является Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации.

Государственными заказчиками Программы являются Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации и Федеральное агентство по промышленности.

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации заключает в установленном порядке государственные контракты на выполнение научно-исследовательских работ для государственных нужд в целях формирования и реализации государственной политики в области авиационной деятельности Российской Федерации по следующим направлениям:

анализ и прогноз состояния рынков сбыта авиационной техники;

прогноз развития авиационной техники и технологий;

оценка конкурентоспособности реализуемых проектов авиационной техники;

анализ состояния проектного и производственного потенциала отрасли;

развитие системы технического регулирования в сфере авиационной деятельности;

совершенствование законодательства и нормативной базы, регулирующих развитие авиационной промышленности.

Федеральное агентство по промышленности заключает в установленном порядке государственные контракты на поставку продукции для федеральных государственных нужд в целях реализации всех мероприятий Программы, за исключением тех, где государственным заказчиком является указанное Министерство.

Руководителем Программы является Министр промышленности и энергетики Российской Федерации, который несет ответственность за ее реализацию, конечные результаты, целевое и эффективное использование выделяемых на выполнение Программы финансовых средств, а также определяет формы и методы управления реализацией Программы.

Ответственность организаций - исполнителей мероприятий Программы предусматривается в соответствии с законодательством Российской Федерации и положениями государственного контракта.

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации, выполняя функции

государственного заказчика-координатора, в процессе реализации Программы:

- осуществляет контроль за деятельностью Федерального агентства по промышленности;
- разрабатывает и принимает в пределах своих полномочий нормативные правовые акты, необходимые для выполнения Программы;
- подготавливает проект сводной бюджетной заявки на финансирование мероприятий Программы на очередной финансовый год с учетом хода реализации Программы в текущем году и на основе предложений Федерального агентства по промышленности, а также вносит его в установленном порядке в Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации;
- участвует в подготовке Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации предложения по составлению перечня федеральных целевых программ, предлагаемых к финансированию за счет средств федерального бюджета в очередном финансовом году, и предложения по объемам их финансирования;
- направляет в Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации статистическую, справочную и аналитическую информацию о ходе реализации Программы в целом;
- сообщает в Министерство финансов Российской Федерации и Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации сведения о заключенных со всеми исполнителями мероприятий Программы государственных контрактах, в том числе предусматривающих финансирование из средств внебюджетных источников;
- сообщает в Министерство образования и науки Российской Федерации сведения о проектах, содержащих научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы гражданского назначения;
- ежегодно до 1 февраля представляет в Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации доклад по установленной форме о ходе работ по Программе, достигнутых результатах и эффективности использования финансовых средств, а в Министерство образования и науки Российской Федерации - доклад о ходе работ по проектам, содержащим научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы гражданского назначения;
- с учетом предложений Федерального агентства по промышленности уточняет перечень мероприятий Программы и затраты на очередной финансовый год, а также уточняет механизм реализации и целевые индикаторы Программы;
- утверждает перечень индикаторов для мониторинга реализации мероприятий Программы;
- организует экспертные проверки хода реализации отдельных мероприятий Программы;
- вносит в Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации проекты предложений о корректировке, продлении срока реализации Программы либо о прекращении ее выполнения при необходимости;
- по завершении Программы подготавливает и до 1 марта 2016 г. представляет в установленном порядке в Правительство Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации доклад о выполнении Программы и об эффективности использования финансовых средств за весь период ее реализации.

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации и Федеральное агентство по промышленности, выполняя функции государственного заказчика, осуществляют текущее руководство реализацией Программы в части закрепленных за ними мероприятий Программы. Государственные заказчики определяют структурные подразделения, ответственные за оперативное управление мероприятиями Программы, эффективное и целевое использование средств. Механизм управления реализацией Программы, формы и методы управления, органы оперативного управления реализацией Программы, порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы, механизмы корректировки мероприятий Программы и их ресурсного обеспечения, а также процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях

целевых индикаторов и показателей, результатах мониторинга реализации мероприятий Программы, об условиях участия в них и порядке отбора исполнителей регламентируются положением об управлении реализацией Программы, которое утверждается руководителем Программы - государственным заказчиком-координатором - Министерством промышленности и энергетики Российской Федерации и руководителем государственного заказчика - Федерального агентства по промышленности.

В рамках системы управления Программой создается научно-координационный совет.

Работы по реализации Программы будут координироваться с работами по смежным федеральным целевым программам.

Предполагается координация работ по Программе в части формирования обликов перспективной авиационной техники и продвижения новой техники на рынок с работами в рамках федеральной целевой программы "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)". Планируется создание межведомственной рабочей группы совместно с Министерством транспорта Российской Федерации и Федеральным агентством воздушного транспорта.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности Программы

Реализация Программы обеспечит сбалансированное достижение двух основных результатов - поступательный рост доходов от продаж гражданской авиационной техники и формирование опережающего научно-технического задела, обеспечивающего конкурентоспособность гражданского сектора авиационной промышленности России в будущем.

Реализация предусмотренных Программой мероприятий обеспечит достижение следующих положительных эффектов:

а) на макроуровне:

увеличение вклада авиационной промышленности в прирост валового внутреннего продукта за счет опережающего роста производства и продаж продукции отрасли по отношению к динамике роста экономики страны;

расширение экспорта высокотехнологичной продукции и соответствующее улучшение структуры внешнеторгового оборота;

б) на микроуровне:

формирование в авиационной промышленности эффективных рыночно ориентированных, обладающих потенциалом саморазвития бизнес-структур нового поколения;

повышение инновационной активности и уровня обновляемости фондов организаций авиационной промышленности и смежных отраслей;

облегчение выхода предприятий отрасли на финансовые рынки, расширение использования рынка ценных бумаг для привлечения финансовых ресурсов;

в) в социально-экономической сфере:

сохранение рабочих мест, предотвращение оттока талантливой части научно-технических кадров в другие отрасли экономики;

повышение спроса на квалифицированные научно-технические кадры;

повышение производительности труда;

г) в бюджетной сфере:

обеспечение дополнительных налоговых поступлений;

увеличение экспортной выручки (доходы от продаж).

Реализация Программы позволит существенно улучшить экологические характеристики эксплуатируемой в России авиационной техники, перейти к 2015 году на современные международные экологические стандарты в сфере использования авиационной техники.

По экспертным оценкам, могут быть достигнуты следующие показатели социально-экономической эффективности Программы:

увеличение суммарной добавленной стоимости при производстве авиационной продукции к 2015 году по отношению к 2005 году на 350 процентов;
увеличение выработки продукции на одного работника к 2015 году по отношению к 2005 году на 400 процентов.

В целом реализация Программы обеспечит создание в России эффективной отрасли гражданского авиастроения, кардинальное расширение присутствия российских компаний на мировом рынке авиационной техники, даст мультипликативный эффект в развитии высокотехнологичных отраслей промышленности, будет содействовать решению транспортных проблем страны.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ

федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

(млрд. рублей, в ценах 2006 года)

Индикатор	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год
-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

1.

Объем продаж финальной продукции	13,715	1628,844	659,158	958,154	5454	54					
----------------------------------	--------	----------	---------	---------	------	----	--	--	--	--	--

2.

Объем продаж в рамках кооперационных проектов	0,71	52,44	54,84	955,15	567,2						
---	------	-------	-------	--------	-------	--	--	--	--	--	--

3.

Объем оказанных услуг системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники	0,20	30,751	834,567	5910,512							
--	------	--------	---------	----------	--	--	--	--	--	--	--

4.

Объем продаж лицензий	0,10	150,350	550,751	11,51	92,32	653					
-----------------------	------	---------	---------	-------	-------	-----	--	--	--	--	--

5.

Объемы продаж основных типов авиационной техники в натуральном выражении (единиц)

Ил-96 (все модификации)	11	- 32	- 43	- 53	- 54	- 64	- 64	- 62	- 42	- 42	- 4
-------------------------	----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-----

Ту-204 (все модификации)	610	- 1210	- 1212	- 1411	- 139	- 117	- 95	- 73	- 53	- 53	- 5
--------------------------	-----	--------	--------	--------	-------	-------	------	------	------	------	-----

RRJ---18	- 2235	- 4555	- 6555	- 6555	- 6555	- 6555	- 6555	- 65			
----------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	------	--	--	--

Бе-200 (все модификации)	- 2	- 42	- 42	- 44	- 65	- 75	- 75	- 75	- 75	- 75	- 7
--------------------------	-----	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-----

Ан-124----	1	- 21	- 31	- 31	- 31	- 31	- 31	- 3			
------------	---	------	------	------	------	------	------	-----	--	--	--

6.

Количество патентов, получаемых ежегодно отраслевыми научными центрами и научно-исследовательскими институтами (единиц)	1520	2530	3535	3535	4045	4550					
---	------	------	------	------	------	------	--	--	--	--	--

Индикаторы по основным программным мероприятиям

(млн. рублей, в ценах 2006 года)

2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 - 2015
----------	----------	----------	----------	----------	-------------

годы

I. Группа мероприятий "Текущие проекты"

Подгруппа мероприятий по производству и продвижению готовой к серийному выпуску авиационной техники

1. Доработка и сертификация специализированной авиационной техники

Количество сертифицированных воздушных судов (единиц)225-25

Объем продаж авиационной техники300039506750112301650090540

Объем продаж самолетов (единиц)458111474

2. Поддержка системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники

Объем продаж услуг30075018003000450045000

Подгруппа мероприятий по поддержке проектов на новой организационной основе

3. Создание нового российского регионального самолета

Объем продаж авиационной техники--100002240033600175000

Объем продаж авиационной техники (единиц)--204060300

II. Группа мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества"

1. Мероприятия по участию в текущих проектах

Ежегодный объем продаж в рамках кооперационных проектов текущих программ1000120024002500250013000

2. Мероприятия по участию в перспективных проектах

Ежегодный объем продаж в рамках кооперационных проектов перспективных программ500120021002300240015800

III. Группа мероприятий "Перспективная авиационная техника"

Соответствие технико-экономических показателей проекта требованиям обеспечения конкурентоспособности на мировом рынке +++

IV. Группа мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий"

Подгруппа мероприятий по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских организаций

Количество технологических комплексов, оснащенных оборудованием и объектами инфраструктуры и соответствующих лучшим мировым аналогам (единиц)555577

Подгруппа мероприятий по формированию научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства

Объем продаж лицензий150350550750110011350

Количество патентов (единиц)1520252525145

Количество зарубежных патентов (единиц)555101070

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" на 2006 - 2015 годы

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

2006 год 2007 год 2008 год 2009 год 2010 год 2011 - 2015 годы 2006 - 2015 годы

Ожидаемые результаты

Всего 16399,818829226762787431679208060 - 221384325518 - 338842

в том числе:

средства федерального бюджета 7452,811411125371588617953115253 - 122762180493 - 188002

средства внебюджетных источников 8947741810139119881372692807 - 98622145025 - 150840

из них по статьям:

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы -
всего 1388214160166832024622951163533 - 173786251455 - 261708

в том числе:

средства федерального бюджета 595584189207115631272788561 - 94088136431 - 141958

средства внебюджетных источников 79275742747686831022474972 - 79698115024 - 119750

капитальные вложения - всего 202,8259301660143418290 - 1993221147 - 22789

в том числе

средства федерального бюджета 202,8259301660143418290 - 1993221147 - 22789

прочие расходы - всего 2315441056926968729426237 - 2766652916 - 54345

в том числе:

средства федерального бюджета 129527343029366337928402 - 874222915 - 23255

средства внебюджетных источников 1020167626633305350217835 - 1892430001 - 31090

I. Группа мероприятий "Текущие проекты"

Всего 130271457685319045805123101 - 2425776331 - 77487

в том числе:

средства федерального бюджета 465080283900422131955821 - 598929815 - 29983

средства внебюджетных источников 8377654846314824485617280 - 1826846516 - 47504

Подгруппа мероприятий по производству и продвижению готовой к серийному выпуску авиационной техники

Всего 3105428657256392677323101 - 2425749382 - 50538

в том числе:

средства федерального бюджета105018482578301531955821 - 598917507 - 17675

средства внебюджетных источников2055243831473377357817280 - 1826831875 - 32863

1. Доработка и сертификация специализированной авиационной техники -

всего265526742311205021734067 - 418715930 - 16050

создание и поставка авиакомпаниям специализированных самолетов Бе-200, Ил-96-400, Ту-204-300 и Ан-124 (Ан-124 - при условии решения организационно-

правовых вопросов взаимодействия с предприятиями

Украины), а также вертолетной техники..

Среднегодовой объем продаж в 2006 - 2015

годах - 13,2 млрд. рублей

в том числе:

средства федерального бюджета*105010428718448951356 - 13966058 - 6098

из них по проектам:

Бе-200*300226148157166272 - 2801269 - 1277

Ил-96-400Т/М*33075808489135 - 140793 - 798

Ту-204-300100 50107 194114 17696 170102 180135 - 140654 - 659

Ан-124*50194176170180272 - 2801042 - 1050

Ми-38200365273289307542 - 5561976 - 1990

Ка-627075804851-324

средства внебюджетных источников160516321440120612782711 - 27919872 - 9952

2. Поддержка системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники -

всего450161234144342460019034 - 2007033452 - 34488

повышение конкурентоспособности российской авиационной техники, стимулирование спроса, рост объемов

продаж. Среднегодовой объем продаж услуг за

программный период -

5,5 млрд. рублей

в том числе:

средства федерального бюджета*-8061707217123004465 - 459311449 - 11577

средства внебюджетных источников45080617072171230014569 - 1547722003 - 22911

Подгруппа мероприятий по поддержке проектов на новой организационной основе

Всего992210290280626531278-26949

создание конкурентоспособного

на внутреннем и внешнем рынках регионального самолета. Среднегодовой объем продаж начиная с 2008 года - 30 млрд. рублей

в том числе:

средства федерального бюджета*3600618013221206--12308

средства внебюджетных источников63224110148414471278-14641

3. Реализация проекта RRJ, создание двигателя SaM146 - всего 992210290280626531278-26949

в том числе:

средства федерального бюджета*3600618013221206--12308

средства внебюджетных источников 63224110148414471278-14641

II. Группа мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества"

Всего 107017401912226824046532 - 689415926 - 16288

создание и сертификация

производственно- технологического

оборудования нового поколения, обеспечивающего

создание конкурентоспособной авиационной техники.

в том числе:

средства федерального бюджета*500870956113412023266 - 34477928 - 8109

средства внебюджетных источников 570870956113412023266 - 34477998 - 8179

1. Участие в текущих проектах - всего 485558432458486506 - 5142925 - 2933

Среднегодовой объем реализации кооперационных проектов более 2,2 млрд. рублей за период действия Программы

в том числе:

средства федерального бюджета 225279216229243253 - 2571445 - 1449

средства внебюджетных источников 260279216229243253 - 2571480 - 1484

2. Участие в перспективных проектах - всего 58511821480181019186026 - 638013001 - 13355

среднегодовой объем реализации кооперационных

проектов - более 2,4 млрд. рублей за период действия Программы

в том числе:

средства федерального бюджета 2755917409059593013 - 31906483 - 6660

средства внебюджетных источников 3105917409059593013 - 31906518 - 6695

III. Группа мероприятий "Перспективная авиационная техника"

Всего --97411326616614140181 - 149121179802 - 188742

получение твердых заказов в объеме не менее 45 млрд. рублей, создание

нового семейства ближне-средних магистральных самолетов, начало продаж

в том числе:

средства федерального бюджета --51897236894667920 - 7221489291 - 93585

средства внебюджетных источников --45526030766872261 - 7690790511 - 95157

IV. Группа мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий"

Средства федерального бюджета - всего 2252,8245924353229454037806 - 4064452722 - 55560

Подгруппа мероприятий по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских организаций

Средства федерального бюджета - всего 202,8259301660143418290 - 1993221147 - 22789
создание современной научно-испытательной базы отраслевых научно-исследовательских
институтов и государственных научных центров

Подгруппа мероприятий по формированию научного задела, обеспечивающего развитие
авиационной техники российского производства

Средства федерального бюджета - всего 2050220021342569310619516 - 2071231575 - 32771
получение научных результатов, конструктивных и технологических решений,
обеспечивающих создание
конкурентоспособной авиационной техники. Среднегодовое количество получаемых российских
патентов примерно 25, зарубежных патентов - 10

из них по направлениям:

аэродинамика и прочность 5806236157248315332 - 56618705 - 9034

авиационные материалы и технологии 463,14974896038315037 - 53457920 - 8228

авиационные двигатели 441,64744785796393892 - 41336504 - 6745

бортовое радиоэлектронное оборудование 175,31881762653832880 - 30544067 - 4241

научно-исследовательские работы в целях формирования и реализации государственной политики
Российской Федерации в области авиационной деятельности** 3303543763984222375 - 25194255 -
4399

концепция программы создания перспективной авиационной техники 6064-----124

V. Группа мероприятий "Управление Программой"

Средства федерального бюджета* - всего 5054576670440 - 468737 - 765

уровень управления Программой, обеспечивающий достижение целей и решение задач Программы;
повышение обоснованности принимаемых решений

* Включая финансирование мероприятий по статье "Прочие расходы", приведенное в приложении № 5.

** Государственным заказчиком мероприятия является Минпромэнерго России.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 -
2010 годы и на период до 2015 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ И РЕЗУЛЬТАТЫ

реализации мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной
техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" в 2006 - 2008 годах

Основные направления затрат Потребности в бюджетном и внебюджетном финансировании (млн.
рублей)

Результаты реализации мероприятия Источники внебюджетного финансирования

2006 год 2007 год 2008 год 2006 год 2007 год 2008 год проект в целом
до 2015 года

Всего 16399,81882922676-----

в том числе:

средства федерального бюджета 7452,81141112537-----

средства внебюджетных источников 8947741810139-----

I. Группа мероприятий "Текущие проекты"

Подгруппа мероприятий по производству и продвижению готовой к серийному выпуску авиационной техники

1. Доработка и сертификация специализированной авиационной техники

Доработка и международная сертификация самолета Бе-200 - всего 550418,9318,6 получение дополнения к сертификату типа самолета Бе-200ЧС на перевозку пассажиров; проект системы инженерной поддержки. Объем продаж - 2 самолета (1500 млн. рублей) получение сертификата ограниченного типа на самолет Бе-200ЧС(Е) (пожарный); выпуск документации на грузовой вариант и систему послепродажной поддержки. Объем продаж - 2 самолета (1500 млн. рублей) получение сертификата типа на самолет Бе-200ЧС(Е) (грузовой); проект инфраструктуры обслуживания и ремонта; сертификат программы обслуживания. Объем продаж - 4 самолета (3000 млн. рублей) создание модификаций самолета Бе-200, в том числе сертифицированных по европейским нормам. Объем продаж - 50 самолетов (73500 млн. рублей) предоплата компаний, собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета* из них: 300225,6147,9

на разработку пассажирской, грузовой и европейской модификаций 200139,691

на сертификацию модификаций самолета Бе-200 и разработку системы послепродажной поддержки* 1008656,9-----

средства внебюджетных источников 250193,3170,7-----

Реализация проекта Ил-96-400Т/М; разработка самолета, сертификация двигателя ПС-90А1 - всего 680236,3250,5 выпуск конструкторской документации на самолет с экипажем из трех человек получение дополнения к сертификату типа на самолет с экипажем из 3 человек; улучшение эксплуатационных характеристик самолета получение дополнения к сертификату типа на самолет с модернизированным пилотажно- навигационным комплексом ПНК-400 и экипажем из 2 человек и дополнения к сертификату типа на пассажирский вариант самолета объем продаж - 50 самолетов предоплата авиакомпаний, собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета* 33075,379,8

средства внебюджетных источников 350161170,7

Доработка самолета Ту-204-300 и использование результатов для модернизации самолетов

семейства Ту-204/214 - всего 200214,7228 получение сертификата по шуму в соответствии с действующими нормами ИКАО доработка систем самолета, проведение испытаний для получения дополнения к сертификату типа, выполнение полетов по правилам

ETOPS доработка самолета, замена вспомогательной силовой установки, получение дополнения к сертификату типа объем продаж - 30 самолетов предоплата авиакомпаний, собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета *100107,4114

средства внебюджетных источников 100107,3114

Развитие семейства самолетов Ан-124 - всего 50300,6233,3 получение дополнения к сертификату типа на модернизацию самолета

Ан-124-100 постройка первого опытного образца самолета Ан-124-102 получение сертификата типа на самолет Ан-124-100 объем продаж всех модификаций - 21 самолет кредиты коммерческих и государственных банков

в том числе:

средства федерального бюджета *50193,3176,3

средства внебюджетных источников - 107,457

Доработка вертолета Ми-38 - всего 10351353,21121 доработка радиоэлектронного комплекса создание летных образцов летные испытания, получение сертификата типа объем продаж на внутренний рынок - 50 единиц собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета *200365,2273,2

средства внебюджетных источников 835988847,8

Разработка вертолета Ка-62 - всего 140150,4159,6 выпуск рабочей документации постройка опытного образца проведение летных испытаний, получение сертификата типа объем продаж - 40 единиц собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета *7075,279,8

средства внебюджетных источников 7075,279,8

2. Поддержка системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники

Всего 45016123414 объем оказанных

услуг -

300 млн. рублей объем оказанных

услуг - 750

млн. рублей объем оказанных

услуг - 1800

млн. рублей объем оказанных услуг - 55350

млн. рублей собственные и заемные

средства

производителей и авиакомпаний

в том числе:

средства федерального бюджета* - 8061707

средства внебюджетных источников - 4508061707

Подгруппа мероприятий по поддержке проектов на новой организационной основе

3. Создание нового регионального самолета

Реализация проекта RRJ, создание двигателя SaM146 - всего 9922102902806 изготовление первого летного и статического самолетов проведение летных испытаний получение российских сертификатов типа; начало продаж. Объем продаж - 20

самолетов

(10000 млн. рублей) объем продаж - примерно 100 самолетов на внутренний рынок и 320 - на внешний рынок

(241000 млн.

рублей) собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета* - 360061801322

из них: на создание самолета - 24124323,1935,4

на создание двигателя - 11881856,9386,6

средства внебюджетных источников - 632241101484

II. Группа мероприятий "Поддержка международного кооперационного сотрудничества"

4. Мероприятия по участию в текущих проектах

Всего 485558432 организация производства

в рамках

кооперационных проектов, начало

поставок. Объем реализации кооперационных проектов - 1500 млн. рублей переход к производству более сложных

изделий по кооперации, создание производства

полного цикла (от проектирования до сдачи). Объем реализации в рамках кооперационных проектов

- 2400 млн. рублей расширение кооперационного сотрудничества. Объем реализации в рамках

кооперационных проектов - 4500 млн. рублей обеспечение объема заказов для российских

предприятий в размере 100 млн. долларов США ежегодно,

создание производств, сертифицированных по мировым требованиям. Объем реализации в рамках

кооперационных проектов - 123900 млн. рублей собственные средства

предприятий - участников международных

программ

в том числе:

средства федерального бюджета* - 225279216

средства внебюджетных источников - 260279216

5. Мероприятия по участию в перспективных проектах

Всего 58511821480 подписание контрактов

на участие в

проекте, начало проектирования реконструкция и оснащение

производственных мощностей развертывание производства расширение доли России в перспективных

международных проектах ежегодно до 150 млн.

долларов США собственные средства

предприятий - участников международных программ

в том числе:

средства федерального бюджета * 275591740

средства внебюджетных источников 310591740

III. Группа мероприятий "Перспективная авиационная техника"

Всего -- 9741 -- завершение разработки

эскизного

проекта на основе концепции, разработанной в рамках подгруппы по формированию научно-технического задела получение твердых

заказов в

объеме не менее 45 млрд. рублей,

создание нового семейства ближне-средних магистральных самолетов, начало продаж предоплата авиакомпаний,

собственные средства участников Программы, кредиты

в том числе:

средства федерального бюджета -- 5189 --

средства внебюджетных источников -- 4552 --

IV. Группа мероприятий "Обновление материально-технической базы и формирование научно-технического задела в сфере авиационных технологий"

Подгруппа мероприятий по обновлению материально-технической базы научно-исследовательских организаций

Развитие экспериментальной базы научных центров - всего 202,8259301

создание материально-технической базы отраслевых научно-исследовательских институтов и государственных научных центров, отвечающей современным и перспективным требованиям по направлениям: аэродинамика, газодинамика, прочность конструкции, материаловедение, повышение надежности и безопасности, сертификация-

в том числе средства федерального бюджета * 202,8259301

-

Подгруппа по формированию научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники российского производства

Всего 205022002134

-

-

-
-
-

в том числе:

средства федерального бюджета*205022002134

-
-
-
-
-

из них по направлениям:

аэродинамика и прочность580623615

анализ состояния, программы и прогнозы развития в области аэродинамики и прочности; повышение безопасности полетов; увеличение топливной эффективности самолетов на 20 - 30 процентов; выполнение перспективных норм по шуму; снижение массы конструкции на 10 - 15 процентов; повышение ресурса до 70 тыс. часов; снижение себестоимости перевозок на 15 - 20 процентов; повышение крейсерских чисел Маха до $M = 0,85 - 0,9$

-

авиационные материалы и технологии463,1497489

анализ состояния, программы и прогнозы развития авиационных материалов и технологий, включая технологии авиационных агрегатов и систем; расширение объема применения в силовых конструкциях композиционных и интеллектуальных материалов на основе нанотехнологий до 60 процентов (от массы конструкции), обеспечение ресурса конструкции более 60 тыс. летных часов и календарного срока службы более 40 лет; снижение удельного веса материалов до 30 процентов и уменьшение стоимости на 20 процентов и более; повышение рабочих температур газа перед турбиной авиационных двигателей до 2200K, ресурса деталей горячего тракта в 2 - 3 раза с уменьшением стоимости на 15 процентов; увеличение межремонтных сроков до 15 лет, календарных сроков эксплуатации свыше 40 лет, сокращение затрат на ремонт и восстановление на 30 - 50 процентов; повышение надежности агрегатов и систем

-

авиационные двигатели441,6474478

анализ состояния, программы и прогноз развития авиационного двигателестроения; снижение удельного расхода топлива на 10 - 15 процентов; снижение трудозатрат на производство и техническое обслуживание примерно в 2 раза; создание систем управления с увеличенной в 10 - 15 раз наработкой на отказ; наработка на выключение в полете - до 200 тыс. часов; выполнение экологических требований к авиационной технике

- бортовое радиоэлектронное оборудование175,3188176
анализ состояния и прогноз развития в области бортового радиоэлектронного оборудования, программы и
проекты развития; расширение функциональности
бортового оборудования; снижение стоимости комплексов бортового радиоэлектронного
оборудования на 20 - 30 процентов, массово-габаритных характеристик примерно
в 2 раза, повышение надежности систем на 20 - 30 тыс. часов; повышение безопасности,
обеспечения комфорта для пассажиров; обеспечение международной кооперации по бортовому
радиоэлектронному оборудованию
 - научно- исследовательские работы в целях формирования и реализации государственной политики в
области авиационной деятельности Российской Федерации**330354376
подготовка научно-исследовательских, информационно-аналитических и статистических
материалов, обеспечивающих формирование государственной политики в области авиационной
деятельности
 - концепция программы создания перспективной авиационной техники6064
 - проведение маркетинговых исследований, формирование технического облика перспективных
образцов, создание экспериментальных и расчетных моделей; финансовые и экономические
расчеты; выбор параметров перспективной авиационной техники, разработка аванпроекта
 - средства внебюджетных источников
 -
 -
 -
 -
 -
- V. Группа мероприятий "Управление Программой"
- Экспертиза проектов, мониторинг состояния участников Программы - всего505457
уровень управления Программой, обеспечивающий достижение целей и решение задач Программы;
повышение обоснованности принимаемых решений, своевременная корректировка хода реализации
мероприятий, сроков распределения финансирования, приоритетности мероприятий и направлений
работ
-
- в том числе средства федерального бюджета*505457 -

* Включая финансирование мероприятий по статье "Прочие расходы", приведенное в приложении № 5.

** Государственным заказчиком мероприятия является Минпромэнерго России.

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

государственных капитальных вложений, предусмотренных федеральной целевой программой "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года", в рамках подгруппы мероприятий по созданию материально-технической базы научно-исследовательских организаций*

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Наименование организаций

Направление работ 2006 год 2007 год 2008 год 2009 год 2010 год 2011 - 2015
годы

Всего

202,8259301660143418290 - 19932

в том числе:

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е.Жуковского" (г. Жуковский, Московская область)

техническое перевооружение, реконструкция и модернизация аэродинамических труб, испытательных стендов, компрессорных систем и систем энергоснабжения 43,86170229136-

федеральное государственное унитарное предприятие "Летно-исследовательский институт им. М.М.Громова" (г. Жуковский, Московская область)

реконструкция и техническое перевооружение экспериментальной аэродромной базы 304956165108-

федеральное государственное унитарное предприятие "Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов" (г. Москва)

строительство Геленджикского приморского центра климатических испытаний (г. Геленджик, Краснодарский край) 465058168--

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный институт авиационного моторостроения

им. П.И.Баранова" (г. Москва)

техническое перевооружение экспериментальной базы (г. Москва) 5435405--

реконструкция системы оборотного водоснабжения испытательных стендов (г. Лыткарино, Московская область) 51213---

федеральное государственное унитарное предприятие "Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А.Чаплыгина" (г. Новосибирск)

реконструкция стендов прочностных испытаний 24293427--

организации, которые будут осуществлять строительство объектов будущих лет

проектно-изыскательские работы 23306680279 - 304

государственные научные центры, организации и создаваемые в авиационной промышленности корпорации в соответствии с разрабатываемой проектно-сметной документацией - всего

----111018011 - 19628

из них:

организации, связанные с отработкой аэродинамики и прочности летательных аппаратов - всего

----3204780 - 5209

в том числе:

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный аэрогидродинамический институт имени профессора Н.Е.Жуковского" (г. Жуковский, Московская область)
техническое перевооружение аэродинамических труб Т-128, Т-106, Т-105, Т-104, Т-103, Т-102;
техническое перевооружение опытного производства, в том числе производства аэродинамических моделей; техническое перевооружение комплексов аэродинамики, динамики полета и гидродинамики, лабораторий испытательных центров прочности и аэроакустики----2404485 - 4888

федеральное государственное унитарное предприятие "Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А.Чаплыгина" (г. Новосибирск)
техническое перевооружение комплексов аэродинамических стендов, стендов статических и ресурсных испытаний----80295 - 321

организации, связанные с разработкой авиационных материалов и технологий - всего
----3103733 - 4068

в том числе:

федеральное государственное унитарное предприятие "Всероссийский институт авиационных материалов" (г. Москва)
техническое перевооружение комплексов металлофизических и химико-аналитических исследований, прочности и надежности авиационных материалов и покрытий, климатических, микробиологических и коррозионных исследований металлических и неметаллических материалов, экспериментально- технологического комплекса----1501916 - 2088

федеральное государственное предприятие "Обнинское научно-производственное предприятие "Технология" (г. Обнинск, Калужская область)
техническое перевооружение комплексов средств вычислительной техники и телекоммуникационного оборудования, композиционных материалов, керамических и стеклокерамических материалов, экспериментально- исследовательского комплекса----1601817 - 1980

организации, связанные с разработкой авиационных двигателей - всего
----1604024 - 4385

в том числе

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный институт авиационного моторостроения им. П.И.Баранова" (г. Москва)
техническое перевооружение экспериментально- исследовательского комплекса (г. Москва) и комплекса испытательных стендов (г. Лыткарино, Московская область)----1604024 - 4385

организации, связанные с разработкой бортового радиоэлектронного оборудования - всего
----1601907 - 2079

в том числе

федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный научно-исследовательский институт авиационных систем" (г. Москва)
техническое перевооружение комплексов стендов "Тест-комплекс", "Валидация БРЭО", "Прототипирование БРЭО"----1601907 - 2079

организации, связанные с отработкой технологий летных испытаний авиационной техники - всего

----1603567 - 3887

в том числе:

федеральное государственное унитарное предприятие "Летно-исследовательский институт им. М.М.Громова" (г. Жуковский, Московская область)

реконструкция и техническое перевооружение экспериментальной аэродромной базы, модернизация существующих и создание новых летающих лабораторий, летно-моделирующих экспериментальных стендов научных подразделений----1503489 - 3802

федеральное государственное унитарное предприятие "Сибирский научно-исследовательский институт авиации имени С.А.Чаплыгина" (г. Новосибирск)

модернизация стендов для летных испытаний и летающих лабораторий----1078 - 85

* Распределение ресурсов по инвестиционным объектам в 2007 - 2015 годах будет уточняться ежегодно.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года", осуществляемые по статье "Прочие расходы"

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Наименование мероприятия

Направление работ2006 год2007 год2008 год2009 год2010 год2011 - 2015
годы

Всего

129527343029366337928402 - 8742

в том числе:

доработка и сертификация специализированной авиационной техники

220279,3233,2228242366 - 377

из них:

на сертификацию модификаций самолета Бе-200 и разработку системы послепродажной поддержки проведение маркетинговых исследований, рекламной деятельности, страхования рисков на этапе продвижения продукции на рынок1008656,9586294 - 97

на реализацию проекта Ил-96-400Т/М; разработка самолета, сертификация двигателя ПС-90А1 проведение маркетинговых исследований, рекламной деятельности, страхования рисков на этапе продвижения продукции на рынок70-----

на развитие семейства самолетов Ан-124

организационно-техническое обеспечение освоения новых технологий, формирование и реализация программ сертификации авиационной техники и оборудования, маркетинговые исследования, осуществление рекламной деятельности, страхование рисков на этапе продвижения продукции на рынок50193,3176,3170180272 - 280

поддержка системы послепродажного обслуживания новой авиационной техники
формирование организационно-технического и нормативно-технического обеспечения системы
послепродажного обслуживания, внедрение эффективных систем управления техническим
обслуживанием и ремонтом авиационной техники на базе информационных технологий, разработка
логистических схем-8061707217123004465 - 4593

реализация проекта RRJ, создание двигателя SaM146

проведение маркетинговых исследований, рекламной деятельности, страхования рисков на этапе
продвижения продукции на рынок5407419384--

поддержка международного кооперационного сотрудничества - всего
500870956113412023266 - 3447

из них:

на участие в текущих проектах

адаптация проектного и производственного потенциала отрасли к новой системе нормативно-
технических требований, создание системы управления качеством продукции, отвечающей
требованиям мировых стандартов, освоение и сертификация новых технологических процессов,
организационно-методическое обеспечение участия отрасли в текущих международных
кооперационных проектах225279216229243253 - 257

на участие в перспективных проектах

освоение и сертификация новых технологических процессов, нормативно-техническое и
организационно-методическое обеспечение участия отрасли в перспективных международных
кооперационных проектах2755917409059593013 - 3190

на управление Программой

организационно-техническое обеспечение реализации Программы, экспертиза
проектов3537,739,84648305 - 325

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к федеральной целевой программе "Развитие гражданской авиационной техники России на 2002 -
2010 годы и на период до 2015 года"

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской авиационной техники России
на 2002 - 2010 годы и на период до 2015 года" на I этапе (2002 - 2005 годы)

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

2002 год	2003 год	2004 год	2005 год
----------	----------	----------	----------

Всего	7326,18	724,11	0151,41	1372,2
-------	---------	--------	---------	--------

в том числе:

средства федерального бюджета	2726,13	1003	062,43	902,2
-------------------------------	---------	------	--------	-------

из них:

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы	2606,62	982	2960,23	790
--	---------	-----	---------	-----

инвестиции на техническое перевооружение и развитие производства	119,51	181	02,21	12,2
--	--------	-----	-------	------

средства внебюджетных источников	4600	5624,17	089	7470".
----------------------------------	------	---------	-----	--------
