

Об утверждении Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010-2014 годах"

Распоряжение · № 554-р · от 22.04.2009 · Правительство Российской Федерации · Действует без изменений

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ

ОТ 22 АПРЕЛЯ 2009 Г. № 554-Р

г. Москва

1. Утвердить прилагаемую Концепцию федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах" (далее - Программа).
2. Определить:
государственным заказчиком - координатором Программы - Минобороны России;
государственными заказчиками Программы - МВД России, МЧС России, ФСБ России и ФТС России.
3. Установить, что предельный (прогнозный) объем финансирования Программы за счет средств федерального бюджета составляет 11 млрд. рублей (в ценах соответствующих лет).
4. Минобороны России обеспечить разработку проекта Программы и внесение его в установленном порядке в Правительство Российской Федерации.

Председатель Правительства
Российской Федерации В.Путин

УТВЕРЖДЕНА
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 22 апреля 2009 г. № 554-р

КОНЦЕПЦИЯ

федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

I. Введение

Основные положения и принципы управления безопасностью полетов

Безопасность полетов как категория, отражающая состояние авиационной системы, зависит от ее способности к предотвращению или парированию особых ситуаций. При этом под особой ситуацией следует понимать ситуацию, возникающую в полете в результате проявления и воздействия опасных факторов. К ним относятся факторы, обусловленные недостатками функционирования подсистем авиационной системы (управление боевой подготовкой авиации, организация летной работы, управление воздушным движением, обеспечение полетов, система технической эксплуатации и т. д.), и внешние факторы, влияющие на авиационную систему.

Авиационные происшествия, как правило, не бывают следствием проявления какого-либо одного опасного фактора (одной причины). Обычно они происходят в результате проявления и взаимосвязи нескольких опасных факторов.

Как показывает практика, в большинстве случаев непосредственными причинами авиационного происшествия становятся действия (бездействие) авиационного персонала и/или состояние (поведение) воздушного судна либо средств обеспечения полетов.

В современных условиях целенаправленная деятельность по выявлению, оценке и устранению опасных факторов или уклонению от них с целью предотвращения авиационных происшествий в государственной авиации может быть эффективна только в рамках единой системы управления безопасностью полетов.

В настоящее время системы управления безопасностью полетов в военной и гражданской авиации (на основе стандартов и рекомендаций Международной организации гражданской авиации) активно внедряются ведущими авиационными державами как эффективный инструмент снижения аварийности.

Функционирование системы управления безопасностью полетов воздушных судов государственной авиации (далее - система управления безопасностью полетов) объективно основывается на полной и достоверной информации о функционировании авиационной системы и всестороннем анализе процессов, происходящих внутри нее. Такая постановка задачи определяет необходимость организации всеобъемлющего контроля за состоянием элементов авиационной системы и активного управления качеством их функционирования. От уровня информированности о функционировании элементов авиационной системы, степени наблюдаемости параметров и показателей, которые позволяют судить о текущем ее состоянии, во многом зависят полнота проведения анализа и качество прогноза функционирования системы с целью принятия решений и выбора способа управления.

Техническую основу системы управления безопасностью полетов должна составлять система информационного обеспечения, основным предназначением которой является реализация функций сбора информации о состоянии безопасности полетов и отклонениях в функционировании элементов авиационной системы, обработки полученных данных, их анализа и своевременного информирования соответствующих структур авиационной системы в целях принятия ими управленческих (организационно-технических, конструкторских и др.) решений, реализуемых в виде оперативных действий и организационно-технических мероприятий в авиационных организациях и предприятиях промышленности.

Одним из важнейших источников информации о качестве функционирования авиационной системы является информация, полученная в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов. Расследования авиационных происшествий являются вынужденными действиями по выявлению опасных факторов, которые привели к утрате воздушного судна и/или гибели людей. Данные факторы уже существуют в авиационной системе, и потому достоверное и полное установление их в ходе расследования и последующее устранение являются неременным условием снижения аварийности.

Создание единого для государственной авиации центра расследования авиационных происшествий (далее - центр расследования) позволит, находясь вне конфликта интересов заинтересованных сторон (эксплуатирующих организаций, разработчиков и изготовителей авиационной техники, регламентирующих и надзорных органов), выявлять, глубоко и полно анализировать причинно-следственные связи факторов, обусловивших авиационное происшествие, и минимизировать затраты на проведение его расследования.

При всей важности информации, получаемой в ходе расследований, кардинальное повышение уровня безопасности полетов возможно при выявлении и устранении опасных факторов еще до того, как возникнет необходимость рассматривать их в качестве причин состоявшихся авиационных происшествий. Такой подход требует изменения сложившейся системы информационного обеспечения и повышения оперативности, глубины и расширения базы анализа данных о функционировании авиационной системы за счет внедрения системы постоянного многоуровневого

мониторинга безопасности выполнения каждого полетного задания.

Основой такой деятельности должны стать комплексная обработка и глубокий анализ в первую очередь полетной информации. На основе результатов анализа полетной информации должны приниматься наиболее важные решения, направленные на повышение уровня профессиональной подготовки летных экипажей, всего авиационного персонала и обеспечение надежной работы авиационной техники. Недостаточная для принятия таких решений полнота оцениваемой полетной информации (из-за ограниченных возможностей существующих средств объективного контроля) и несовершенство методов ее обработки должны быть устранены путем внедрения современных средств регистрации полетных данных, широкого применения вычислительной техники, передовых методов обработки, восстановления и представления информации.

Повышение качества сбора, обработки и анализа информации во всех элементах авиационной системы, ее обобщение и представление в форме, удобной для выработки вариантов управленческих решений, являются основой создания и внедрения эффективно действующих системы контроля полетных данных и системы информационно-аналитического обеспечения. Их внедрение позволит осуществлять детальный и своевременный контроль деятельности авиационного персонала и состояния авиационной техники.

Вся информация о существующих и потенциально возможных опасных факторах должна аккумулироваться в едином информационно-аналитическом центре, который во взаимодействии с разработчиками, изготовителями, эксплуатантами авиационной техники и научно-исследовательскими учреждениями обязан предложить руководителям авиационных структур различного уровня возможные варианты решения проблемных ситуаций. Имея оперативную информацию о каждом отклонении в полете на основании ресурсно обеспеченных вариантов решений по локализации опасных факторов, предоставленных информационно-аналитическим центром, руководители авиационных структур должны вырабатывать конкретные организационно-технические решения, направленные на достижение приемлемого уровня безопасности.

Следует учитывать, что достижение такого уровня в рамках основной деятельности органов, ответственных за развитие и функционирование государственной авиации, в настоящее время не обеспечено. Это обуславливает необходимость материально-технического оснащения существующей системы безопасности полетов на современном уровне и соответствующего приведения структуры органа, осуществляющего функции в области безопасности полетов, к состоянию, обеспечивающему эффективное решение задач по снижению аварийности. Цель указанных мероприятий - на основе единого информационного пространства обеспечить на уровне современных требований удовлетворение информационных потребностей авиационных формирований и внедрение в государственной авиации системы поддержки принятия управленческих решений в области безопасности полетов.

Создание единого информационного пространства в области безопасности полетов воздушных судов государственной авиации целесообразно осуществить на базе интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системы Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - телекоммуникационная система).

При минимальных затратах финансовых средств телекоммуникационная система обеспечит решение следующих основных задач:

создание базиса единого информационно-телекоммуникационного пространства в области безопасности полетов государственной авиации;

обеспечение взаимодействия эксплуатирующих организаций с разработчиками, производителями авиационной техники и научно-исследовательскими организациями;

организация технической возможности доступа авиационного персонала государственной авиации к информационным ресурсам в области безопасности полетов.

Таким образом, организационную основу системы управления безопасностью полетов должны

составлять органы управления авиационными структурами государственной авиации всех ведомств, имеющие в своем составе органы надзора за деятельностью авиационного персонала, и ныне существующий единый для государственной авиации орган в области безопасности полетов, подразделения которого должны быть разделены на структуры для выполнения в полном объеме функций информационно-аналитического центра и центра расследований.

Данные органы и подразделения, оснащенные комплексами и средствами единой информационно-аналитической системы, автоматизированной системы контроля полетных данных (далее - автоматизированная система контроля) и объединенные телекоммуникационной системой в единое информационное пространство, должны обеспечить на основе постоянного многоуровневого мониторинга безопасности выполнения каждого полета полный и заверченный цикл мероприятий, направленных на снижение аварийности, начиная от выявления опасных факторов до обеспечения поддержки принятия руководителями авиационных формирований государственной авиации эффективных управленческих решений для достижения и поддержания приемлемого уровня безопасности полетов и его постоянного повышения.

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

Высокий уровень аварийности в государственной авиации является одним из важных факторов, влияющих на готовность авиации к выполнению своих задач и составляющих угрозу обеспечения национальной безопасности Российской Федерации.

За 10 лет общие потери всей государственной авиации Российской Федерации составили 301 воздушное судно, при этом погибли 773 человека. Относительный показатель (число авиационных происшествий на 100 тыс. часов налета), характеризующий уровень аварийности, в течение 30 лет находится на уровне 4 - 5 авиационных происшествий на 100 тыс. часов налета, в то время как в ведущих авиационных державах данный показатель в 2 и более раз ниже.

Решение проблемы высокой аварийности позволит обеспечить снижение рисков авиационных происшествий, чрезвычайных ситуаций и потерь человеческого, природного, экономического и оборонного потенциалов, создание условий для устойчивого развития государственной авиации, достижение показателей безопасности полетов, соответствующих уровню передовых авиационных держав.

В среднесрочной перспективе авиационные происшествия остаются одним из важнейших вызовов стабильному развитию и функционированию государственной авиации. Их проявление неизбежно приведет к дальнейшему снижению у граждан Российской Федерации мотивации к осуществлению авиационной деятельности, в том числе и летной работы, к снижению боеготовности и боеспособности государственной авиации, а также к снижению экспортного потенциала отечественной авиационной техники военного, двойного и специального назначения.

Такому положению дел способствует наличие следующих недостатков существующей системы безопасности полетов:

несовершенные регулирующие законодательные акты и нормативные положения (неполные, устаревшие, недостаточно гармонизированные между собой и нормативно-правовой базой в смежных областях);

принятие управленческих решений в условиях отсутствия полной и достоверной информации о состоянии элементов авиационной системы и особенностях их взаимодействия в процессе организации, подготовки и выполнения полетов;

потенциальный конфликт интересов при проявлении опасных факторов;

несоответствие выделяемых ресурсов (материально-технических, финансовых, административных, организационных, кадровых, информационных) масштабности и сложности задач обеспечения безопасности полетов;

объективное снижение научно-производственного потенциала авиационной промышленности России;

отсутствие официальной эффективно действующей государственной политики в области обеспечения безопасности полетов;

не отвечающие требованиям времени взгляды на вопросы безопасности полетов, отсутствие позитивной культуры безопасности полетов, стимулов и возможности перенимать оправдавший себя передовой практический опыт.

Такое положение дел привело к тому, что в настоящее время ежегодный материальный ущерб, наносимый Российской Федерации авиационными происшествиями в государственной авиации, составляет более 2 млрд. рублей, а к 2015 году при сохранении существующей системы обеспечения безопасности полетов может достичь 30 млрд. рублей в год.

Принимаемые в настоящее время меры по развитию государственной авиации, предусматривающие восстановление исправности авиационной техники, ее модернизацию, перевооружение на новые авиационные комплексы, увеличение норм налета летного состава, а также восстановление аэродромной сети, - все это важнейшие составляющие повышения боеготовности и боеспособности авиационных частей, но, как показывает практика, мало влияющие на состояние аварийности. Так, в 80 - 90-е годы военная авиация СССР имела высокие показатели исправности авиационной техники, состояния аэродромов, натренированности летного состава, и тем не менее относительные показатели аварийности находились на уровне нынешних (4 - 4,5 авиационного происшествия на 100 тыс. часов налета). Потери составляли 130 - 150 воздушных судов ежегодно.

Очевидно, что с реализацией мероприятий, направленных на развитие государственной авиации, состояние боеготовности и боеспособности авиационных подразделений будет приближаться к состоянию прошлых лет и, как показывает опыт, вместе с повышением интенсивности авиационной деятельности будет возрастать количество утраченных в результате авиационных происшествий воздушных судов и потерянных человеческих жизней. В этой связи реализация указанных мероприятий и программ перевооружения и модернизации государственной авиации окажется неоправданно затратной и не даст ожидаемого результата, что в конечном итоге нанесет существенный ущерб обороноспособности и национальным интересам Российской Федерации. Снижение аварийности требует иных подходов и самостоятельных программных мероприятий, которые должны осуществляться с опережением реализации программ развития авиации. Таким образом, с учетом реально сложившегося положения дел в области безопасности полетов и ожидаемой динамики роста ущерба, наносимого Российской Федерации, авиационные происшествия в государственной авиации представляют существенную угрозу для безопасности граждан, экономики страны и, как следствие, для социально-экономического развития Российской Федерации и ее национальной безопасности.

Настоящая Концепция разработана во исполнение поручений Президента Российской Федерации от 19 ноября 2007 г. № Пр-2029 и Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2007 г. № ВЗ-П4-5904, пункта 43 распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 января 2007 г. № 88-р, и ее цели соответствуют приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации.

Федеральная целевая программа "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах" (далее - Программа) не только востребована в сфере государственного регулирования и управления в области государственной авиации, но и обеспечит механизмы и процедуры взаимодействия с авиационной промышленностью, гражданской и экспериментальной авиацией, будет способствовать повышению экспортного потенциала российской авиационной техники военного, двойного и специального назначения.

III. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

Реализация Программы предполагает поэтапное создание и развитие системы управления безопасностью полетов, обеспечивающей постоянное снижение аварийности и минимизацию ущерба от авиационных происшествий до уровня, достигнутого в передовых авиационных державах. Для ее создания и успешного функционирования должны быть решены следующие основные задачи: разработка методологии и механизмов функционирования системы управления безопасностью полетов, создание и развитие ее организационно-технической структуры, включающей элементы и структуры непрерывного мониторинга авиационной системы, расследования авиационных происшествий, анализа и прогноза развития обстановки, а также разработки вариантов решения проблемных ситуаций в области безопасности полетов; создание интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системы и инфраструктуры единого информационного пространства в области безопасности полетов воздушных судов государственной авиации; материально-техническое оснащение авиационных структур государственной авиации и их органов управления в целях повышения эффективности деятельности в области безопасности полетов; создание научно-методических основ и определение приоритетных направлений развития методологической базы снижения рисков авиационных происшествий и повышения защищенности критически важных элементов авиационных систем государственной авиации от влияния опасных факторов; разработка мероприятий по созданию и внедрению технических средств и технологий, обеспечивающих безопасность полетов воздушных судов государственной авиации.

В деятельности по предотвращению авиационных происшествий существенное значение имеют системность мероприятий, их нормативно-правовое, материально-техническое, информационно-аналитическое и технологическое обеспечение, научное обеспечение изучения сложных проблем высокой аварийности (таких, например, как проблемы проявления человеческого фактора во всех элементах авиационной системы, проблемы оценки и определения уровня допустимого риска ее функционирования и т. д.). Реализация цели создания системы управления безопасностью полетов, учитывающей весь круг указанных проблем, эффективно достигается только при применении программно-целевого подхода.

Анализ решения проблем безопасности полетов в нашей стране и за рубежом показывает, что существенное снижение уровня аварийности достигается в период проведения государством широкомасштабных мероприятий, обеспеченных как ресурсами, так и организационно.

В частности, в 70-е годы прошлого столетия в авиации Вооруженных Сил СССР во исполнение постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 23 октября 1965 г. № 836 - 298 в государственных масштабах была проведена следующая работа по созданию и совершенствованию многоуровневой системы обеспечения безопасности полетов в военной авиации: созданы службы безопасности полетов во всех видах Вооруженных Сил СССР, где есть авиация; созданы службы безопасности полетов в соединениях и объединениях Военно-воздушных сил; разработаны и внедрены в массовом порядке средства объективного контроля; заложены научные основы проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов. В результате принятых мер удалось сначала остановить опасную тенденцию роста аварийности, а затем и снизить ее уровень более чем в 2 раза.

В военной авиации США с 60-х годов реализованы 3 государственных программы по снижению аварийности, а с 2003 года развернута комплексная программа "Обеспечение безопасности в XXI веке". Во всех случаях мотивацией для разработки и реализации очередной программы являлось прекращение снижения показателей аварийности. В результате такой политики проведения программных мероприятий, включающих материально-техническое и научно-методическое оснащение всей системы обеспечения безопасности, уровень аварийности непрерывно снижался. Таким образом, в результате выполнения программных мероприятий, реализованных в СССР и США в

60 - 70-е годы, показатели аварийности в военной авиации обоих государств снизились вдвое. Однако отсутствие в дальнейшем в нашей стране программных подходов к решению проблемы привело к тому, что достигнутый уровень безопасности полетов до настоящего времени остался неизменным, свидетельствуя о кризисе и стагнации системы.

Результаты анализа динамики изменения уровня аварийности в отечественной военной авиации и в авиации ведущих авиационных держав позволяют сделать следующие выводы: существенное снижение уровня аварийности достигается в период проведения государством широкомасштабных мероприятий, обеспеченных как ресурсами, так и организационно; в периоды, когда такие мероприятия не проводились, то есть государственное регулирование и поддержка не осуществлялись в полной мере, появлялись тенденции к повышению уровня аварийности или к стабилизации его на ранее достигнутом уровне; государственное регулирование и поддержка являются основным фактором, определяющим уровень безопасности полетов.

Таким образом, эффективное решение проблемы обеспечения безопасности полетов требует инновационных подходов и должно осуществляться путем преобразования существующей системы безопасности полетов в систему управления безопасностью полетов. Характер проблемы требует долгосрочной стратегии и организационно-финансовых механизмов взаимодействия, координации усилий и концентрации материальных, интеллектуальных и научно-производственных ресурсов, обеспечиваемых применением программно-целевого метода.

IV. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации в рассматриваемой сфере без использования программно-целевого метода

Непрограммный вариант решения проблемы высокой аварийности в рамках ведомственных полномочий и функций не обеспечит комплексного решения организационных, методических, программно-технологических и технических вопросов создания единой системы управления безопасностью полетов.

Риски, связанные с решением задач непрограммным методом, определяются невозможностью обеспечения должной координации действий нескольких федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации, в ведении которых находятся авиационные структуры государственной авиации, что приведет к неоправданному расходованию бюджетных средств. Одновременно усилятся риски разобщенности ведомственных ресурсов и подходов к методологии создания систем мониторинга, ситуационного анализа, прогнозирования состояния авиационных систем и информационно-аналитического обеспечения органов управления авиационными структурами в области безопасности полетов.

Разработка и внедрение системы управления безопасностью полетов без использования программно-целевого метода не позволят реализовать современные взгляды и подходы к обеспечению приемлемых уровней безопасности, сделают невозможным выполнение задач, связанных в том числе с созданием единого (интегрированного) для всей государственной авиации информационного ресурса, модернизацией системы сбора, обработки, анализа полетных данных и выявлением опасных факторов, выработкой и представлением на этой основе органам управления авиационными структурами обоснованных рекомендаций по предотвращению авиационных происшествий. Кроме того, недостатками и издержками подхода без использования программно-целевого метода являются:

сложность определения приоритетных направлений, рациональной последовательности необходимых работ и обоснованного распределения ресурсов в процессе создания системы управления безопасностью полетов;

отсутствие эффективных механизмов контроля полноты и качества выполнения комплекса необходимых мероприятий и оперативного управления ходом их реализации, обеспечивающих

решение проблемы;

усложнение механизма привлечения ведущих научных учреждений для организации и проведения системных исследований, а также координации этих исследований по целям, задачам, срокам и конечным результатам.

Разработка и реализация мероприятий требуют оценки и ранжирования как существующих, так и будущих рисков возникновения авиационных происшествий, сравнительного анализа технико-экономической эффективности планируемых мероприятий и четкого определения промежуточных, этапных и конечных целей, что возможно только в рамках единой целевой программы. Поэтому внепрограммные варианты приведут к неоправданному увеличению объема финансирования и могут поставить под сомнение само решение проблемы высокой аварийности.

Следует иметь в виду, что закупки новой дорогостоящей авиационной техники, запланированные в рамках Государственной программы вооружения, и ее освоение авиационными структурами увеличат ущерб от одного авиационного происшествия в 4 - 6 раз, а необходимое увеличение среднего годового налета летного состава с 20 - 30 часов до минимально обоснованных норм 100 - 120 часов (нормы конца 80-х годов) даже при отсутствии роста численности парка воздушных судов приведет к росту количества авиационных происшествий до 60 - 80 в год и соответствующему увеличению числа потерянных человеческих жизней. В этих условиях при сохранении существующей системы обеспечения безопасности полетов среднегодовой ущерб от авиационных происшествий возрастет в 12 - 15 раз и к 2015 году составит 24 - 30 млрд. рублей в год.

Программно-целевой вариант существенно снижает степень указанных рисков. Преимущество его обеспечивается путем создания эффективного единого инструмента на основе системно-целевого принципа построения Программы, в соответствии с которым ее структура определяется стратегическими целями и приоритетными направлениями в области обеспечения безопасности полетов. Разработка Программы на основе указанного принципа нацелена на достижение планируемого приемлемого уровня безопасности полетов на базе совершенствования существующей системы безопасности полетов и преобразования ее в систему управления безопасностью полетов с развитой системой мониторинга и ситуационного анализа в целях выработки управленческих решений.

При создании Программы обеспечивается широкое участие значительного числа научно-исследовательских, производственных, испытательных, эксплуатирующих и надзорных организаций при тесной увязке организационных, технических и методических вопросов.

Таким образом, учитывая масштабность и комплексный характер проблемы, а также значительность возможных рисков при реализации поставленных задач непрограммными методами, целесообразно осуществлять разработку и внедрение системы управления безопасностью полетов в рамках Программы с использованием программно-целевого метода, обеспечивающего комплексную реализацию мероприятий и их увязку по задачам, ресурсам и срокам.

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

В качестве возможного решения проблемы высокой аварийности в государственной авиации рассматриваются следующие варианты:

вариант 1 - выполнение программных мероприятий, направленных на снижение аварийности, в рамках Государственной программы вооружения;

вариант 2 - решение проблемы высокой аварийности в ходе реализации Программы.

При рассмотрении варианта 2 следует учесть, что мероприятия Программы должны носить самостоятельный характер и не могут дублировать мероприятия, выполняемые в рамках Государственной программы вооружения.

Государственная программа вооружения нацелена на модернизацию авиационной техники,

переворужение на новые авиационные комплексы, увеличение норм налета летного состава, восстановление аэродромной сети - все это, как отмечалось выше, важнейшие составляющие боеготовности и боеспособности авиационных частей. Однако сами по себе эти составляющие мало влияют на состояние аварийности авиации.

Целью Программы является создание к 2014 году современной инфраструктуры, материально-технической базы и методологических основ функционирования системы управления безопасностью полетов, обеспечивающей до поступления на вооружение в рамках реализации Государственной программы вооружения новых дорогостоящих авиационных комплексов значительное снижение уровня аварийности и существенное снижение материального ущерба от авиационных происшествий.

Таким образом, Государственная программа вооружения и мероприятия по обеспечению безопасности полетов, воздействуя на разные качества авиационной системы, имеют различную целевую направленность. Кроме того, Программа в отличие от Государственной программы вооружения предполагает широкое использование продукции общего (невоенного) назначения. Снижение аварийности требует направленного подхода, который эффективно может быть реализован в рамках варианта 2, предполагающего целенаправленное решение проблем безопасности в ходе самостоятельной программы.

Данный вариант помимо устранения рассмотренных рисков позволяет осуществить перестройку системы обеспечения безопасности полетов с опережающими темпами, обеспечив тем самым снижение уровня аварийности к началу массовой эксплуатации новых авиационных комплексов. Невыполнение этого условия приведет к значительному росту непредотвращенного ущерба от авиационных происшествий, к снижению эффективности программ перевооружения и развития государственной авиации.

Таким образом, вариант 2 является предпочтительным.

Реализация мероприятий Программы по варианту 2 может предусматривать два сценария действий в зависимости от распределения по годам объема финансирования ее мероприятий.

Мероприятия первого этапа не требуют значительного объема финансирования (100 млн. рублей) и, имея целью создание научно-методологических основ и проектно-технологических решений, обеспечивают реализацию мероприятий второго этапа, уточняя и фиксируя принципы функционирования создаваемой системы управления безопасностью полетов.

Основной объем финансирования (10900 млн. рублей) приходится на мероприятия второго этапа, реализация которых предусмотрена в период с 2011 по 2014 год. В рамках этого этапа особое значение имеют мероприятия, определяющие сроки начала функционирования первой очереди единой информационно-аналитической системы, телекоммуникационной системы и "пилотного" проекта автоматизированной системы контроля, которые будут проведены в 2011 - 2012 годах. При этом нужно иметь в виду, что в 2013 - 2014 годах необходимо завершить создание системы управления безопасностью полетов и выполнить мероприятия, обеспечивающие в дальнейшем ее эффективную работу и развитие.

В зависимости от объема финансирования в период с 2011 по 2012 год реализация мероприятий Программы будет развиваться по одному из двух возможных сценариев.

В соответствии с первым сценарием при финансировании программных мероприятий в указанный период в объеме 4759 млн. рублей (в том числе в 2011 году - 2044 млн. рублей, в 2012 году - 2715 млн. рублей) выполняются мероприятия, предусмотренные в приложении № 3.

В соответствии со вторым сценарием при финансировании в минимально необходимом объеме 3169 млн. рублей (в 2011 году - 1084 млн. рублей, в 2012 году - 2085 млн. рублей) соответственно уменьшится и объем выполнения программных мероприятий, реализация которых в указанные годы будет возможной.

Этот сценарий позволит:

выполнить строительство и реконструкцию зданий и помещений для размещения оборудования единой информационно-аналитической системы, автоматизированной системы контроля и автоматизированных рабочих мест пользователей на 7 процентов (вместо 21 процента); начать внедрение "пилотного" проекта автоматизированной системы контроля и основных элементов единой информационно-аналитической системы с установкой 1 - 2 процентов автоматизированных рабочих мест пользователей, планируемых для создания в ходе реализации Программы (вместо 11 процентов, то есть 460 автоматизированных рабочих мест при финансировании по первому сценарию); провести строительство и реконструкцию зданий и помещений, закупку и размещение оборудования коммуникационных узлов и транспортных сетей связи единой информационно-аналитической системы в объеме 3 процентов (вместо 29 процентов); создать основные необходимые элементы лабораторной и материально-технической базы исследований авиационных происшествий - 2 исследовательские лаборатории вместо 5 лабораторий, предусмотренных при финансировании по первому сценарию (в том числе одну мобильную лабораторию из двух, предусмотренных при финансировании по первому сценарию); обеспечить выполнение 30 процентов работ по созданию программных средств ситуационного моделирования и анализа особых ситуаций в полете, приводящих к авиационным происшествиям, вместо завершения работ по созданию программного комплекса ситуационного моделирования и анализа особых ситуаций в полете; внедрить не более 40 процентов запланированных по первому сценарию средств и систем, повышающих объем, оперативность и качество выполнения мониторинга основных элементов авиационной системы.

В случае реализации второго сценария помимо очевидной необходимости увеличения объема финансирования Программы в период с 2013 по 2014 год до 7731 млн. рублей (вместо 6141 млн. рублей по первому сценарию) возникают следующие риски в достижении целей Программы: невозможность завершения программных мероприятий в рамках установленного предельного объема финансирования (11000 млн. рублей) из-за инфляционных процессов; увеличение в 2013 - 2014 годах необходимого объема средств и поставок оборудования до значений, которые могут превысить возможности существующих производственных мощностей предприятий промышленности.

Таким образом, при сокращении объема финансирования программных мероприятий в 2011 - 2012 годах усиливаются риски смещения сроков окончания реализации программных мероприятий на 2015 год. Уменьшение объема финансирования в указанный период до уровня 3000 млн. рублей и ниже безусловно приведет к невозможности выполнения Программы в установленные сроки и переносу ее окончания на более поздний период (2015 - 2016 годы), вследствие чего она потеряет динамику, опережающую темпы перевооружения государственной авиации, что в конечном итоге нанесет существенный ущерб обороноспособности и национальным интересам Российской Федерации.

Следует учитывать, что реализация Программы позволит в 1,5 - 2 раза снизить относительные показатели аварийности и уменьшить количество жертв авиационных происшествий. К 2015 году такое снижение аварийности будет ежегодно предотвращать ущерб в размере 12 - 15 млрд. рублей, что превышает общую стоимость Программы.

Очевидно, что финансирование Программы в объеме, обеспечивающем первый сценарий действий, является предпочтительным.

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

Программу целесообразно реализовать в 2 этапа.

На первом (начальном) этапе в 2010 году предполагается разработать методологию

функционирования системы управления безопасностью полетов, объединяющей органы управления авиационными структурами, органы безопасности полетов, а также информационно-аналитический центр безопасности полетов и центр расследования. С этой целью предполагается провести научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по разработке методологических основ функционирования системы управления безопасностью полетов, формированию концепций и требований к единой информационно-аналитической системе и автоматизированным системам контроля полетных данных.

При этом информационно-аналитический центр безопасности полетов и центр расследования должны стать ключевым звеном в создаваемой системе управления безопасностью полетов всей государственной авиации и обеспечить оперативное и долговременное взаимодействие разработчиков, производителей, эксплуатантов авиационной техники с органами управления государственной авиации всех ведомств в области безопасности полетов.

К концу этапа должны быть созданы предпосылки к выполнению указанными центрами следующих основных функций:

всеобъемлющий сбор и учет опасных факторов в едином банке данных;
полное, всестороннее и независимое расследование авиационных происшествий, контроль полноты выявления всех опасных факторов при расследованиях авиационных инцидентов;
проведение анализа выявленных опасных факторов и оценка степени их опасности;
прогнозирование состояния аварийности, определение совместно с разработчиками, производителями, эксплуатантами авиационной техники и научно-исследовательскими организациями ресурсно обеспеченных вариантов решений по локализации опасных факторов;
информационно-аналитическое обеспечение системы поддержки принятия решений в области безопасности полетов авиационного персонала и органов управления авиационными структурами государственной авиации различного уровня.

Кроме того, в течение первого года реализации Программы будут выполнены проектно-изыскательские работы, обеспечивающие реконструкцию здания для размещения персонала и оборудования информационно-аналитического центра и центра расследований.

Таким образом, на первом этапе предлагается провести мероприятия по разработке структурных и проектно-технологических решений, обеспечивающих функционирование системы управления безопасностью полетов, и мероприятия по ее методологическому обеспечению.

На втором этапе (2011 - 2014 годы) предусматриваются:

разработка, создание и внедрение элементов и объектов единой информационно-аналитической системы, а также автоматизированной системы контроля;
создание телекоммуникационной системы и инфраструктуры единого информационного пространства в области безопасности полетов воздушных судов государственной авиации;
реконструкция здания для информационно-аналитического центра и центра расследований и материально-техническое оснащение центров;
выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по внедрению системы управления безопасностью полетов и ее дальнейшему совершенствованию;
материально-техническое оснащение объектов авиационных структур и органов их управления, включая внедрение систем видеорегистрации этапов взлета и посадки воздушных судов, а также систем видеорегистрации работы экипажа.

VII. Предложения по целям и задачам Программы, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценивать ход реализации Программы по годам

Целью Программы является создание к 2014 году современной инфраструктуры, материально-технической базы и методологических основ функционирования системы управления безопасностью полетов, обеспечивающей значительное и неуклонное снижение уровня аварийности до поступления

на вооружение новых дорогостоящих авиационных комплексов и существенное снижение материального ущерба от авиационных происшествий в период их массовой эксплуатации. Мероприятия Программы ориентированы на создание системы, способной на основе комплексного многоуровневого анализа полетной и другой информации, поступающей из авиационных формирований, осуществлять поддержку принятия руководителями государственной авиации оперативных и долговременных управленческих решений, направленных на:

- устранение (исключение влияния) выявленных опасных факторов функционирования авиационной системы;
- предупреждение проявлений потенциально возможных прогнозируемых опасных факторов;
- объективное определение и директивное установление приемлемого уровня безопасности полетов в государственной авиации;
- постоянное снижение рисков, связанных с авиационной деятельностью, до приемлемого уровня.

Достижение цели Программы обеспечивается в результате выполнения следующих задач и комплексов программных мероприятий:

задача 1 - разработка, создание и внедрение единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля, в том числе:

- выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для разработки концепций и технических требований к разрабатываемым системам и проектам единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля;
- разработка программного обеспечения и создание аппаратных комплексов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля;
- разработка методов и создание программного комплекса обработки и подготовки данных для их использования в системе поддержки принятия решений в области безопасности полетов;
- внедрение элементов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля;
- создание и развитие инфраструктуры информационной безопасности единой информационно-аналитической системы;
- создание методик работы авиационных специалистов с аппаратурой автоматизированной системы контроля и единой информационно-аналитической системы в формированиях государственной авиации;

задача 2 - создание интегрированной транспортной среды связи, обеспечивающей взаимодействие органов управления и структур государственной авиации, а также доступ авиационного персонала к информационным ресурсам в области безопасности полетов, в том числе:

- создание базовых объектов связи и ввод в промышленную эксплуатацию телекоммуникационной системы;
- подключение к телекоммуникационной системе коммутационных средств единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля органов управления и структур государственной авиации;
- создание инфраструктуры информационной безопасности;

задача 3 - создание материальной и методологической базы функционирования информационно-аналитического центра и центра расследований государственной авиации, в том числе:

- создание инфраструктуры - проектно-изыскательские работы и реконструкция здания для размещения информационно-аналитического центра и центра расследований;
- создание автоматизированных рабочих мест системы поддержки принятия решений в области безопасности полетов для функционирования информационно-аналитического центра;
- лабораторно-техническое оснащение центра расследований;
- разработка методологии деятельности по управлению функционированием системы управления безопасностью полетов, развитие и совершенствование методов расследований авиационных

событий;

задача 4 - разработка и развитие технических средств и технологий мониторинга функционирования авиационной системы, переоснащение и дооснащение существующих систем мониторинга, в том числе:

разработка и развитие технологии и систем объективного контроля параметров функционирования авиационной системы, переоснащение и дооснащение ими эксплуатируемых и перспективных воздушных судов;

внедрение средств контроля и систем диагностики состояния авиационной техники на основе цифровых технологий;

разработка, создание и внедрение систем видеорегистрации выполнения этапов взлета и посадки воздушных судов и работы экипажа в полете, автоматизированных средств оценки, прогнозирования и документирования психофизиологического состояния авиационного персонала;

задача 5 - разработка методов и создание программных комплексов системы поддержки принятия решений в области безопасности полетов органами управления государственной авиации, в том числе:

разработка методов и программных средств ситуационного моделирования, анализа и оценки безопасности функционирования авиационной системы;

создание математических моделей и программных комплексов типовых авиационных процессов;

разработка и создание баз знаний об особенностях поведения системы "оператор (летчик, автомат) - летательный аппарат - эксплуатационная среда" в различных ситуациях;

разработка и создание подсистем информационно-поискового, оперативного и интеллектуального анализа и их объединение в подсистему анализа информации системы поддержки принятия решений в области безопасности полетов;

введение подсистемы анализа информации системы поддержки принятия решений в контур единой информационно-аналитической системы и завершение построения архитектуры системы поддержки принятия решений в области безопасности полетов.

Целевые индикаторы и показатели хода реализации Программы направлены на отражение хода ее реализации, контроль программно-целевого решения основных задач и достижения цели Программы.

Количественные значения целевых индикаторов и показателей хода реализации Программы приведены в приложении № 1.

VIII. Предложения по объему и источникам финансирования Программы

Проведение мероприятий первого этапа потребует незначительного объема финансирования, который не превысит 100 млн. рублей. Ориентировочный объем финансирования мероприятий второго этапа составляет 10900 млн. рублей. Общий объем финансовых средств, необходимых для реализации программных мероприятий, составляет 11000 млн. рублей.

Программу предусматривается реализовать за счет средств федерального бюджета.

Предельный (прогнозный) объем финансирования Программы по основным направлениям расходования средств и по государственным заказчикам приведен в приложении № 2.

IX. Предварительная оценка ожидаемой эффективности и результативности реализации Программы

Реализация программных мероприятий до 2015 года является наиболее предпочтительной. Отсрочка в проведении указанных мероприятий на год будет приводить к увеличению непредотвращенного ущерба от авиационных происшествий, величина которого будет зависеть от темпов реализации программ перевооружения и модернизации авиационной техники.

После полной реализации программных мероприятий и создания эффективной системы управления безопасностью полетов ожидается снижение значения относительных показателей аварийности в

1,5 - 2 раза, что приблизит их к уровню соответствующих показателей ведущих авиационных держав. При этом предотвращенный ущерб от авиационных происшествий может составить 12 - 15 млрд. рублей ежегодно.

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

Федеральным органом исполнительной власти, ответственным за формирование Программы, предлагается определить Министерство обороны Российской Федерации.

Ответственными за реализацию Программы должны быть определены Министерство обороны Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральная служба безопасности Российской Федерации и Федеральная таможенная служба.

XI. Предложения по государственным заказчикам и разработчикам Программы

Государственный заказчик-координатор и государственные заказчики Программы осуществляют ее подготовку и реализацию, а также контроль за ходом исполнения Программы совместно с уполномоченными федеральными органами исполнительной власти в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд".

Государственными заказчиками Программы являются Министерство обороны Российской Федерации, Министерство внутренних дел Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Федеральная служба безопасности Российской Федерации и Федеральная таможенная служба.

Министерство обороны Российской Федерации осуществляет функции государственного заказчика в отношении мероприятий Программы, предусматривающих научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, и обеспечивает координацию деятельности с другими государственными заказчиками Программы.

Финансирование проектно-изыскательских работ, строительство и реконструкция зданий и помещений для размещения оборудования и автоматизированных рабочих мест единой информационно-аналитической системы, внедрение элементов единой информационно-аналитической системы, автоматизированной системы контроля и финансирование мероприятий по внедрению других систем, включенных в Программу, осуществляются государственными заказчиками Программы в подведомственных им авиационных структурах в установленном порядке через главных распорядителей бюджетных средств, к ведению которых отнесены объекты указанных систем.

Финансирование проектно-изыскательских работ, строительство и реконструкция зданий и помещений для размещения оборудования коммуникационных узлов и транспортных сетей связи единой информационно-аналитической системы и их подключение к интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системе осуществляются государственным заказчиком Программы - Министерством внутренних дел Российской Федерации.

Функции государственного заказчика-координатора и разработчика Программы исполняет Министерство обороны Российской Федерации.

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

Комплекс программных мероприятий формируется и финансируется по статьям расходов на научно-

исследовательские и опытно-конструкторские работы, капитальные вложения и прочие расходы по следующим направлениям Программы:

1) на первом (начальном) этапе в 2010 году предусматриваются следующие мероприятия:

формирование концепции и требований к единой информационно-аналитической системе и автоматизированной системе контроля;

проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке методологии, обеспечивающей эффективное функционирование создаваемой системы управления безопасностью полетов;

выполнение проектно-изыскательских работ по реконструкции здания для размещения информационно-аналитического центра и центра расследования;

выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по обеспечению процессов сбора информации, оценки опасных факторов, их классификации и учету, организации методического сопровождения указанных процессов, а также по разработке научно-методических основ функционирования системы управления безопасностью полетов.

Проведение мероприятий первого этапа требует финансирования в объеме 100 млн. рублей;

2) на втором этапе (2011 - 2014 годы) предусматриваются следующие мероприятия:

создание и внедрение элементов единой информационно-аналитической системы, а также автоматизированной системы контроля;

проведение проектно-изыскательских работ, строительство и реконструкция помещений для размещения автоматизированных рабочих мест единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля в структурах государственной авиации;

создание инфраструктуры подсистемы связи единой информационно-аналитической системы -

проведение проектно-изыскательских работ, строительство и реконструкция коммуникационных узлов и транспортных сетей связи (включая узлы спутниковой связи) единой информационно-аналитической системы;

создание и развитие инфраструктуры информационной безопасности единой информационно-аналитической системы;

создание инфраструктуры и материально-техническое оснащение информационно-аналитического центра и центра расследований;

создание современной материально-технической базы расследований авиационных происшествий; разработка программно-аппаратных средств обеспечения обработки, анализа и документирования параметрической, аудио- и видеоинформации в интересах расследований авиационных происшествий;

создание программных средств ведения баз данных и знаний по выявленным опасным факторам и авиационным происшествиям;

разработка и развитие технических средств и технологий мониторинга функционирования авиационной системы, переоснащение и дооснащение ими существующих систем мониторинга;

разработка и внедрение методов ситуационного моделирования и анализа особых ситуаций в полете, приводящих к авиационным происшествиям;

разработка и оснащение воздушных судов системами видеорегистрации работы экипажа в процессе полета;

разработка и оснащение подразделений государственной авиации автоматизированными средствами контроля, оценки, прогнозирования и документирования психофизиологического состояния авиационного персонала;

разработка математических моделей типовых авиационных процессов, разработка и создание баз знаний об особенностях поведения системы "оператор (летчик, автомат) - летательный аппарат - эксплуатационная среда" в сложных ситуациях;

разработка и внедрение на аэродромах государственной авиации систем видеорегистрации этапов

взлетов и посадок воздушных судов, а также систем видеоконтроля и документирования общей обстановки на командно-диспетчерских пунктах.

Предельный (прогнозный) объем финансирования второго этапа (2011 - 2014 годы) составляет 10900 млн. рублей.

Мероприятия Программы носят самостоятельный характер и не дублируют мероприятий, выполняемых в рамках Государственной программы обеспечения безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации и федеральных целевых программ "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)", "Глобальная навигационная система", "Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)", "Совершенствование федеральной системы разведки и контроля воздушного пространства Российской Федерации (2007 - 2010 годы)", Федеральной космической программы России на 2006 - 2015 годы, а также в рамках Государственной программы вооружения на 2007 - 2015 годы. Распределение объема финансирования программных мероприятий между государственными заказчиками представлено в приложении № 3. Расчет затрат на создание элементов и объектов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля полетных данных представлен в приложении № 4, а затраты на реконструкцию здания для размещения персонала и оборудования информационно-аналитического центра и центра расследования авиационных происшествий, приобретение и монтаж оборудования, элементов единой информационно-аналитической системы - в приложении № 5.

XIII. Предложения по механизмам формирования мероприятий Программы

В формировании перечня программных мероприятий принимают участие государственные заказчики и заинтересованные федеральные органы исполнительной власти с привлечением ведомственных и при необходимости других научно-исследовательских организаций.

Построение Программы осуществляется по системно-целевому принципу, в соответствии с которым структура Программы (перечень разделов) определяется стратегическими целями и приоритетными направлениями создания системы управления безопасностью полетов.

В целях формирования и реализации Программы государственные заказчики:

подготавливают исходные задания для формирования мероприятий Программы;

ежегодно в установленном порядке готовят предложения по уточнению перечня программных мероприятий на очередной финансовый год, уточняют затраты, а также механизм реализации Программы;

разрабатывают перечень целевых индикаторов и показателей для мониторинга реализации программных мероприятий;

осуществляют отбор на конкурсной основе исполнителей работ и услуг, а также поставщиков продукции по каждому программному мероприятию.

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

Управление реализацией Программы осуществляется государственным заказчиком-координатором.

Участие в управлении реализацией Программы других государственных заказчиков обеспечивается через межведомственный координационный совет, формируемый из должностных лиц и специалистов государственного заказчика-координатора, государственных заказчиков Программы и заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

Межведомственный координационный совет является консультативным коллегиальным органом, обеспечивающим подготовку предложений по разработке общей стратегии в сфере создания и развития организационных основ и научно-методического сопровождения создания системы управления безопасностью полетов.

Положение о межведомственном координационном совете, его персональный состав и председатель

утверждаются совместным приказом руководителей федеральных органов исполнительной власти, определенных государственными заказчиками Программы.

Основными задачами межведомственного координационного совета являются:

подготовка предложений по разработке ежегодных планов организационных мероприятий по реализации Программы и контролю их исполнения;

участие в организации и проведении конкурсов на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для реализации мероприятий Программы;

согласование с основными участниками Программы возможных сроков выполнения мероприятий и объема их финансирования;

разработка перечня целевых индикаторов и показателей мониторинга реализации программных мероприятий;

подготовка проектов решений, распорядительных документов, связанных с реализацией мероприятий Программы;

обеспечение мониторинга и анализа хода реализации Программы и подготовка предусмотренных форм статистической отчетности для представления их государственному заказчику - координатору Программы;

разработка проектов организационно-методических документов по координации деятельности государственных заказчиков в части реализации мероприятий, предусмотренных Программой.

Государственный заказчик - координатор Программы несет ответственность за реализацию Программы в целом, а также:

осуществляет координацию деятельности государственных заказчиков, обеспечивая согласованность их действий по подготовке и реализации программных мероприятий, а также по целевому и эффективному использованию средств федерального бюджета;

подготавливает проекты решений Правительства Российской Федерации об утверждении целевой программы, государственных заказчиков, согласовывает их и представляет в Министерство экономического развития Российской Федерации для внесения в Правительство Российской Федерации;

организует размещение информации о проведении конкурсов на участие в реализации Программы;

осуществляет совместно с государственными заказчиками отбор на конкурсной основе исполнителей работ и услуг, а также поставщиков продукции для программных мероприятий;

подготавливает и представляет в установленном порядке сводную бюджетную заявку на финансирование мероприятий Программы на очередной финансовый год;

в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, направляет в Министерство экономического развития Российской Федерации информацию о ходе работ по реализации мероприятий Программы и эффективности использования финансовых средств.

Государственные заказчики Программы отвечают за своевременную реализацию мероприятий Программы, руководят действиями ее исполнителей и обеспечивают эффективное использование средств, подготавливают в установленном порядке ежегодные доклады о ходе реализации выполняемых ими мероприятий Программы, осуществляют отбор на конкурсной основе исполнителей работ и услуг, а также поставщиков продукции для программных мероприятий. Реализация Программы осуществляется на основе государственных контрактов, определяющих права и обязанности государственного заказчика и поставщика продукции для федеральных государственных нужд.

Выбор исполнителей мероприятий Программы осуществляется на основе открытых конкурсных процедур по принципу равенства конкурентных условий для участия в реализации программных мероприятий.

Государственный заказчик - координатор Программы и государственные заказчики Программы представляют отчетные документы о ходе реализации Программы в порядке, установленном

постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594 .

Министерство экономического развития Российской Федерации организует с участием Министерства финансов Российской Федерации, государственного заказчика - координатора Программы и государственных заказчиков Программы проведение экспертных проверок.

Приложение № 1

к Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

Количественные значения целевых индикаторов и показателей хода реализации федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

ПоказательЕдиница измеренияБазовое значение на 2010 год

В том числе2010 - 2014

годы - всего

2010 год2011 год2012 год2013 год2014 год

Снижение уровня аварийности (относительного показателя)процентов---5254242

Количество построенных (реконструированных) объектов для размещения элементов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроляединиц процентов выполнения работ-- 20

6,6 64

21,2 243

80,7 301

100301

Количество установленных программно-аппаратных комплексов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроляединиц процентов выполнения работ--- 50

16,6 240

79,5 302

100302

Количество введенных в эксплуатацию автоматизированных рабочих мест единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроляединиц процентов выполнения работ--- 460

10,6 3210

74 4337

1004337

Количество введенных в эксплуатацию мобильных лабораторий центра расследованияединиц процентов выполнения работ-- 1

33,3 2

66,7 3

100-3

Количество введенных в эксплуатацию стационарных лабораторий центра расследованияединиц процентов выполнения работ--- 3

66,7 5

100-5

Оснащение центра расследования комплектами средств расследования единиц процентов выполнения работ-- 2

40 4

80 5

100-5

Количество реконструированных и построенных объектов для размещения элементов транспортных коммуникаций связи единиц процентов выполнения работ-- 49

16,2 89

29,5 231

76,5 302

100302

Количество введенных в эксплуатацию объектов транспортных коммуникаций связи единиц процентов выполнения работ-- 16

5,3 55

18,2 230

76,2 302

100302

Количество аэродромов государственной авиации, на которых внедрены системы видеорегистрации этапов взлета и посадки единиц процентов выполнения работ--- 41

27,3 101

67,3 150

100150

Количество аэродромов государственной авиации, на которых внедрены системы видеоконтроля, документирования общей и радиолокационной обстановки на пунктах управления единиц процентов выполнения работ--- 41

27,3 101

67,3 150

100150

Количество воздушных судов, на которых произведена установка системы видеорегистрации работы экипажа единиц процентов выполнения работ---- 221

40,2 550

100550

Количество воздушных судов, на которых внедрены средства контроля и диагностики состояния авиационной техники и экипажа на основе цифровых технологий единиц процентов выполнения работ-- 95

11,9 280

35 560

70 800

100800

Количество воздушных судов, на которых выполнена замена устаревших бортовых средств регистрации регистраторами нового типа единиц процентов выполнения работ-- 138

17,3 353

44,1 558

69,8 800

100800

Количество аппаратных средств оценки, прогнозирования и документирования психофизиологического состояния, внедренных в подразделениях государственной авиации единиц процентов выполнения работ---- 183

35,2 520

100520

Количество математических моделей типовых авиационных процессов единиц процентов выполнения работ--- 1

16,7 3

50 6

1006

Количество программно-аппаратных комплексов обработки, анализа и документирования параметрической, аудио- и видеоинформации единиц процентов выполнения работ----- 5

1005

Приложение № 2

к Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

Предельный (прогнозный) объем финансирования федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах" по основным направлениям расходования средств и по государственным заказчикам

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Расходы Объем финансирования в 2010 - 2014 годах - всего

В том числе

2010 год 2011 год 2012 год 2013 год 2014 год

Общий объем финансирования - всего 110001002044271541641977

Минобороны России 6911100146520712329946

МВД России 3491-5525151603821

МЧС России 127-5315536

ФСБ России 374-2269131152

ФТС России 97--294622

Капитальные вложения - всего 7210221312136931421365

в том числе:

Минобороны России 3629227778011480549

МВД России 3320-5354881547750

МЧС России 65--233210

ФСБ России 129--325047

ФТС России67--25339

НИОКР - всего16407849068230090

Минобороны России16407849068230090

Прочие расходы - всего2150-242664722522

в том числе:

Минобороны России1642-198588549307

МВД России171-17275671

МЧС России62-582326

ФСБ России245-223781105

ФТС России30--41313

Приложение № 3

к Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

Распределение объема финансирования мероприятий федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах" между государственными заказчиками

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Мероприятия

Наименование расходов	Объем финансирования	Государственные заказчики	Объем финансирования
-----------------------	----------------------	---------------------------	----------------------

2010 - 2014

годы - всего в том числе

2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
----------	----------	----------	----------	----------

1.

Строительство зданий и реконструкция помещений (в том числе проектно- изыскательские работы) для размещения оборудования единой информационно- аналитической системы, автоматизированной

системы контроля полетных данных и рабочих мест пользователей единой информационно- аналитической системыкапитальные вложения1500Минобороны России1183 101108731243

МВД России113 5558

МЧС России47 2324

ФСБ России105 293838

ФТС России52 2527

2.

Создание элементов и объектов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля полетных данныхкапитальные вложения1270Минобороны России1170 115749306

МВД России 43 2122

МЧС России 18 810

ФСБ России 24 3129

ФТС России 15 69

3.

Строительство (реконструкция) зданий, помещений (в том числе проектно- изыскательские работы), закупка и размещение оборудования коммуникационных узлов и транспортных сетей связи единой информационно-аналитической системы, их подключение к интегрированной мультисервисной телекоммуникационной системе капитальные вложения 3164 МВД России 3164 5354331468728

4.

Реконструкция здания (в том числе проектно- изыскательские работы) для размещения персонала и оборудования информационно- аналитического центра и центра расследования авиационных происшествий, приобретение и монтаж оборудования, элементов единой информационно-аналитической системы капитальные вложения 1276 Минобороны России 127622676578

5.

Разработка организационной структуры, инфраструктуры информационно- аналитического центра, центра расследования и методологических основ их функционирования НИОКР 22 Минобороны России 2222

6.

Разработка концепции и требований к единой информационно-аналитической системе и автоматизированной системе контроля НИОКР 30 Минобороны России 3030

7.

Разработка методологии обеспечения процессов сбора информации, оценки опасных факторов, их классификации и учета НИОКР 26 Минобороны России 2626

8.

Разработка, создание и внедрение опытных элементов единой информационно- аналитической системы, а также систем автоматизированной системы контроля НИОКР 412 Минобороны России 412 180232

9.

Разработка программно-аппаратных средств обеспечения обработки, анализа и документирования параметрической, аудио- и видеоинформации в интересах расследований авиационных происшествий НИОКР 120 Минобороны России 120 206040

10.

Создание программных средств ведения баз данных и знаний по выявленным опасным факторам и авиационным происшествиям НИОКР 140 Минобороны России 140 305060

11.

Разработка и развитие технологии и систем объективного контроля параметров функционирования авиационной системы НИОКР 150 Минобороны России 150 505050

12.

Разработка программно-аппаратного комплекса ситуационного анализа и моделирования НИОКР 220 Минобороны России 220 100120

13.

- Разработка систем регистрации и видеорегистрации работы экипажа НИОКР 60 Минобороны России 60 3030
14.
Разработка математических моделей типовых авиационных процессов НИОКР 90 Минобороны России 90 303030
15.
Разработка автоматизированных средств контроля, оценки, прогнозирования и документирования психофизиологического состояния авиационного персонала НИОКР 70 Минобороны России 70 3040
16.
Разработка систем видеорегистрации этапов взлетов и посадок, системы видеоконтроля и документирования общей и радиолокационной обстановки на командно-диспетчерских пунктах НИОКР 50 Минобороны России 50 50
17.
Создание инфраструктуры информационной безопасности единой информационно-аналитической системы НИОКР 250 Минобороны России 250 7012060
18.
Создание лабораторий расследований авиационных происшествий прочие расходы 540 Минобороны России 540 20308212
19.
Оснащение центра расследования комплектами средств расследования авиационных происшествий прочие расходы 340 Минобороны России 340 13613668
20.
Внедрение средств контроля и систем диагностики состояния авиационной техники и экипажа на основе цифровых технологий прочие расходы 260 Минобороны России 123 15304335
- МВД России 49 6111715
- МЧС России 15 2355
- ФСБ России 69 8152422
- ФТС России 4 22
21.
Замена на воздушных судах бортовых средств регистрации на современные регистраторы параметрической и аудиоинформации прочие расходы 320 Минобороны России 151 27413845
- МВД России 60 11161518
- МЧС России 19 3556
- ФСБ России 84 14222226
- ФТС России 6 222
22.
Внедрение систем видеорегистрации работы экипажа прочие расходы 220 Минобороны России 84 3450
- МВД России 48 1929
- МЧС России 19 811

ФСБ России64 2638

ФТС России5 23

23.

Внедрение на аэродромах государственной авиации систем видеорегистрации этапов взлетов и посадок воздушных судов, а также систем видеоконтроля и документирования общей обстановки на командно-диспетчерских пунктахпрочие расходы270Минобороны России247 739975

МЧС России2 2

ФСБ России13 49

ФТС России8 44

24.

Внедрение автоматизированных средств контроля, оценки, прогнозирования и документирования психофизиологического состояния авиационного персоналапрочие расходы200Минобороны России157 55102

МВД России14 59

МЧС России7 34

ФСБ России15 510

ФТС России7 34

Всегокапитальные вложения7210Минобороны России3629227778011480549

МВД России3320 5354881547750

МЧС России65 233210

ФСБ России129 325047

ФТС России67 25339

НИОКР1640Минобороны России16407849068230090

прочие расходы2150Минобороны России1642 198588549307

МВД России171 17275671

МЧС России62 582326

ФСБ России245 223781105

ФТС России30 41313

Приложение № 4

к Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

Расчет затрат на создание элементов и объектов единой информационно-аналитической системы и автоматизированной системы контроля полетных данных

Наименование системы

Количество

органов (подразделений)

Количество

автоматизированных рабочих мест

Оценочная стоимость (тыс. рублей)

сетьтехника (автоматизированные рабочие места)

техника

(автоматизированная система контроля полетных данных)

инфраструктура (серверное оборудование)всего

комплектвсегокомплектвсегокомплектвсего

комплектвсего

Единая информационно- аналитическая система2954277156415545192465 2500737500994120

Автоматизированная система контроля полетных данных226 1220,7275880 275880

Итого 1270000

Приложение № 5

к Концепции федеральной целевой программы "Обеспечение безопасности полетов воздушных судов государственной авиации Российской Федерации в 2010 - 2014 годах"

ЗАТРАТЫ

на реконструкцию здания для размещения персонала и оборудования информационно-аналитического центра и центра расследования авиационных происшествий, приобретение и монтаж оборудования, элементов единой информационно-аналитической системы

Направления затрат

Оценочная стоимость

Проектно-изыскательские работы

22000

Реконструкция здания для размещения персонала и оборудования информационно-аналитического центра и центра расследования авиационных происшествий, приобретение и монтаж оборудования 487800

Приобретение и монтаж элементов единой информационно-аналитической системы, подлежащих установке в информационно-аналитическом центре и центре расследования авиационных происшествий

766200

Итого

1276000