

**Государственная программа Российской Федерации  
"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"**

**П А С П О Р Т**  
**государственной программы Российской Федерации**  
**"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"**

Ответственный исполнитель Программы	-	Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Соисполнители Программы	-	-
Участники Программы	-	Федеральное агентство морского и речного транспорта Российской Федерации, Федеральное агентство по рыболовству Российской Федерации
Подпрограммы Программы	-	"Развитие судостроительной науки", "Развитие гражданской морской и речной техники", "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли", "Государственная поддержка", "Обеспечение реализации государственной программы"
Программно-целевые инструменты Программы	-	программно-целевые инструменты федеральных целевых программ: федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, комплекс скоординированных мероприятий, финансируемых в рамках Программы
Цели Программы	-	достижение принципиального улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире и обеспечение возможности полного удовлетворения потребностей государства и отечественного бизнеса в современной продукции судостроения

Задачи Программы	<ul style="list-style-type: none"><li>- создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники;</li><li>укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли;</li><li>обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и текущей государственной программы вооружения;</li><li>развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли;</li><li>обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции</li></ul>
------------------	--

<p>Целевые индикаторы и показатели Программы</p>	<p>- достижение к 2016 году:  количество вновь разработанных технологий - 1070 - 1180, в том числе соответствующих мировому уровню - 390 - 470;  количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений - 1120 - 1250,  в том числе, права на которые закреплены за Российской Федерацией - 910 - 1130;  доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли - 72 процента;  доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 32 процента.  Достижение к 2020 году:  рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году - в 1,4 раза.  Достижение к 2030 году:  увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году - в 5,1 раза;  объем выпуска гражданской продукции российского судостроения - 1,5 млн. тонн водоизмещения в период 2026 - 2030 годов;</p>
--	--

	<p>рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году - в 4,5 раза;</p> <p>доля отечественного гражданского судостроения на мировом рынке в стоимостном выражении - 10 процентов;</p> <p>доля отечественного гражданского судостроения на мировом рынке по тоннажу - 2 процента;</p> <p>доля отечественного военного кораблестроения на мировом рынке по тоннажу - 16 процентов;</p> <p>доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей) - более половины;</p> <p>доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли - более 70 процентов.</p> <p>Возможно включение дополнительных индикаторов, значения которых на каждый год реализации Программы будут определяться при корректировке Программы на основании решений федеральных органов исполнительной власти о проведении и финансировании из Федерального бюджета дальнейших работ по развитию гражданской морской техники и судостроительной промышленности</p>
<p>Этапы и сроки реализации Программы</p>	<p>- 2013 - 2030 годы:</p> <p>первый этап - 2013 - 2016 годы;</p> <p>второй этап - 2017 - 2025 годы;</p> <p>третий этап - 2026 - 2030 годы</p>

<p>Объемы бюджетных ассигнований Программы</p>	<p>- всего по Программе - 337 943 585,3 тыс. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:</p> <p>Подпрограмма 1 "Развитие судостроительной науки" - 122 999 000,00 тыс. рублей;</p> <p>Подпрограмма 2 "Развитие гражданской морской и речной техники" - 90 270 000,00 тыс. рублей;</p> <p>Подпрограмма 3 "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" - 27 500 000,00 тыс. рублей;</p> <p>Подпрограмма 4 "Государственная поддержка" - 43 400 500,00 тыс. рублей;</p> <p>Подпрограмма 5 "Обеспечение реализации государственной программы" - 5 575 000,00 тыс. рублей;</p> <p>Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы - 48 199 085,30 тыс. рублей.</p> <p>Объемы и источники финансирования уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования</p>
--	---

<p>Ожидаемые результаты реализации Программы</p>	<p>- создан научно-технический задел для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа;</p> <p>разработан комплекс промышленных критических и базовых технологий, обеспечивающих создание и производство приоритетных образцов военно-морской техники;</p> <p>разработан комплекс проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на континентальном шельфе Арктических морей, газозовов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения, промысловых судов и других объектов морской техники;</p> <p>созданы новые отечественные технологии в сфере судового машиностроения и приборостроения;</p> <p>обеспечено относительное сокращение общего научно-технического и технологического отставания России от передовых стран;</p> <p>осуществлено техническое перевооружение на уникальных исследовательских, испытательных комплексах и стендах в основных концернах отрасли в интересах создания научно-технического задела для развития отрасли;</p> <p>созданы производственные мощности, обеспечивающие строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и объектов морской техники;</p> <p>осуществлено обновление производственной базы организаций</p>
--	---

	<p>оборонно-промышленного комплекса; создан необходимый задел для увеличения в структуре производства судостроения доли высокотехнологичной продукции; обеспечено создание и полномасштабное функционирование государственного научного центра и центров компетенции в судостроительной отрасли; развернуто строительство судов для внутренних водных путей, судов рыбопромыслового флота; решены все поставленные задачи в интересах реализации Государственной программы вооружения; укреплены позиции России на отечественных и зарубежных рынках морской техники путем формирования патентной монополии, создаваемой за счет своевременной и полномасштабной правовой охраны новых разработок и технологий; обеспечен высокий социальный эффект от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности; реализован комплекс мер по стимулированию расширения производства продукции отрасли, повышению эффективности и инвестиционной привлекательности судостроения.</p>
--	--

## РАЗДЕЛ 1

### Общая характеристика сферы реализации государственной программы

#### 1.1. Коротко о судостроении России

##### 1.1.1. Определение судостроительной промышленности и ее место в экономике России

Море всегда было, есть и будет сферой важнейших интересов и обширной деятельности человека. Но в XXI веке эти интересы будут существенно трансформироваться. Важнейшими причинами этого станут коренные изменения международной обстановки, а также возрастание экономической, хозяйственной и военно-стратегической роли Мирового океана в развитии человеческой цивилизации.

Моря и океаны предоставляют безграничные транспортные возможности. Мировой транспортный флот ежегодно перевозит морем почти 10 млрд. тонн грузов. Морская деятельность многообразна и экономически выгодна. Минеральные, биологические и энергетические ресурсы морей и океанов имеют исключительно большое значение для экономики и жизнедеятельности нашей планеты и будут еще более усиливаться.

Население нашей планеты и потенциал ее экономики в значительной степени сосредоточены вдоль материковой береговой черты: 25% в 50-километровой зоне, 50% в 100-километровой зоне и до 75% в 500-километровой зоне. Вследствие этого современная человеческая цивилизация вполне может быть названа "прибрежной". Такое распределение потенциала современной цивилизации обуславливает совершенно уникальную роль и место военно-морских сил и их значимость при обеспечении стратегического сдерживания.

Россия имеет почти 40 тысяч километров береговой черты, 100 тысяч километров внутренних водных путей, значительная доля внешней торговли обслуживается морским транспортом, до 25% мировых запасов углеводородного сырья расположено на российском шельфе. Поэтому судостроительная промышленность в значительной мере определяет, и всегда будет определять национальную безопасность России во всех сферах морской деятельности, в том числе оборонной, транспортной, продовольственной, энергетической и технологической.

В большинстве стран основу судостроительной промышленности составляют судостроительные верфи, которые осуществляют, в основном,

сборку, монтаж и сдачу кораблей и судов. В отличие от них, исторической особенностью отечественного судостроения является то, что кроме конечной продукции - собственно заказов судостроения и судоремонта, в отрасли разрабатывается и производится значительная часть номенклатуры изделий машиностроения, приборостроения и электротехники для строящихся кораблей, судов и другой техники. Кроме этого, отрасль взаимодействует с более чем 2 тысячами организаций-комплектаторов своей конечной продукции.

Российские судостроительные заводы имеют развитое машиностроительное производство для собственных нужд. Традиционно в отрасли принято подразделение организаций по подотраслям:

- судостроение и судоремонт;
- судовое машиностроение и электротехника;
- морское приборостроение.

Кроме организаций, подотчетных Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, на рынке гражданского судостроения присутствует значительное количество организаций, имеющих возможность проектировать морскую и речную технику, а также строить и ремонтировать суда водоизмещением до 5000 тонн (всего более 200 организаций). Суммарный объем производства этих организаций сегодня на порядок ниже, чем судостроительных заводов, относящихся к Министерству промышленности и торговли Российской Федерации.

Судостроение объективно относится к отраслям, обладающим большим научно-техническим и производственным потенциалом, способным влиять на развитие технологий в смежных отраслях промышленности. Это является значимой причиной того, что ведущие мировые страны уделяют особое внимание развитию морских и судостроительных технологий в обеспечение активной морской деятельности, оказывая значительную поддержку национальным судостроительным компаниям.

Номенклатура типов и проектов боевых кораблей, судов и плавсредств Военно-морского флота, образцов морского оружия, а также судов и морской техники гражданского назначения, которую производит отрасль, исчисляется сотнями. Соответственно, номенклатура только основного комплектующего оборудования - десятками тысяч.

Производственный цикл в судостроении по своей продолжительности один из самых длинных в экономике - до 15 лет (с момента формулирования тактико-технического задания до сдачи

корабля). В этой связи сильно затруднено финансовое прогнозирование деятельности компаний-производителей, поскольку их доходы прогнозируются на основе долгосрочных контрактов, заключенных в рискованных условиях, что, в свою очередь, влияет на объемы финансирования работ.

### 1.1.2. Итоги реализации государственной политики в сфере реализации государственной программы

Немногим более 20 лет назад отечественное судостроение было одним из самых мощных в мире - только по заказам Военно-морского флота строилось до 50 единиц подводных лодок, боевых кораблей и судов обеспечения. В области гражданского судостроения страна входила в десятку самых развитых стран мира и ежегодно выпускала морских транспортных судов суммарным дедвейтом до 550 тыс. тонн, промысловых судов общей мощностью главных двигателей около 100 тыс. кВт. Теперь строятся единицы некрупных кораблей и судов, а в области гражданского судостроения по общему дедвейту заказанных судов Россия занимает "нишу" примерно в 0,6% от суммарного объема заказов трех лидеров мирового судостроения (Япония, Ю.Корея, Китай).

Значительное сокращение заказов на строительство военных кораблей и коммерческих судов привело к сложному экономическому положению практически всех судостроительных заводов, в недопустимой степени подорвала продукция отрасли.

До недавнего времени в течение почти двадцати лет государственная политика в судостроительной промышленности ограничивалась рядом пассивных мер, направленных в основном на поддержание возможностей отрасли по созданию продукции в интересах национальной обороны. В структуре продаж отрасли доминировал государственный оборонный заказ. Созданный прежде отечественный научно-технический и технологический потенциал в области как гражданского судостроения, так и военного кораблестроения в период 1990 - 1999 годов остановился в своем развитии. В то же время развитие судостроения за рубежом осуществлялось нарастающими темпами. Это обусловило низкий уровень конкурентоспособности отечественного судостроения. Даже отечественные судовладельцы более 90 процентов новых судов за последние 10 лет заказали и построили на зарубежных верфях.

В 2006 - 2008 годах ситуация изменилась в лучшую сторону - была разработана и утверждена "Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу". Приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 29 августа 2008 г. № 112 утвержден "Комплексный план действий..." по реализации указанной Стратегии.

С 2007 года начата реализация федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса на период 2007 - 2015 годов", в рамках которой было развернуто техперевооружение ключевых промышленных объектов, а также стендовой базы в научно-исследовательских институтах и конструкторских бюро, участвующих в реализации государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения на 2007- 2015 годы. В рамках указанной программы был реализован план научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, включавший работы по 18-ти критическим промышленным технологиям в сфере кораблестроения.

21 февраля 2008 года постановлением Правительства Российской Федерации № 103 утверждена Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы. Этим был дан старт развитию технологического потенциала и созданию научного задела для возрождения отечественного гражданского судостроения.

В рамках Программы основное внимание было уделено научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам в обеспечение разработки новых технологий гражданской направленности для судостроительной промышленности. Это позволяет на основе использования новых научно-технических решений преодолеть комплекс накопившихся научно-технических проблем и существенно повысить экспортный потенциал судостроительной отрасли. Будут решены первоочередные проблемы, связанные с созданием эффективных технических средств для освоения Северного морского пути, добычи и транспортировки жидких углеводородов в шельфовых зонах, примыкающих к Российской Федерации морей, а также созданию нового облика судов гражданского назначения, востребованных, прежде всего, на российском рынке.

Уже сегодня общая политическая и экономическая поддержка судостроения Правительством России привела к оживлению отрасли. В последние годы в гражданском судостроении наблюдается устойчивый рост объемов производства, повышение интереса частного бизнеса и

приток молодых кадров. Отрасль начинает развиваться и эти позитивные тенденции должны быть поддержаны, в том числе в рамках утверждения и выполнения государственной программы "Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы".

Реализован комплекс мер по структурным преобразованиям отрасли. К настоящему времени в отрасли с целью консолидации наиболее ценных активов и повышения конкурентоспособности отечественного судостроения создано 8 интегрированных структур. Основной задачей созданных интегрированных структур является координация деятельности входящих в их состав научно-исследовательских и промышленных организаций для обеспечения потребностей государства в проектировании, строительстве и ремонте надводных кораблей и подводных лодок для Военно-морского флота, в производстве продукции гражданского назначения и морской техники для освоения континентального шельфа, а также осуществления поставок кораблей и оказание услуг иностранным заказчикам.

Основной из интегрированных структур является открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация", в состав которой вошли почти все государственные активы ведущих проектно-конструкторских бюро и крупнейших заводов. Приоритетными направлениями деятельности корпорации определены: разработка, проектирование, производство, поставка, гарантийное и сервисное обслуживание, модернизация, ремонт, утилизация судостроительной техники военного назначения в интересах государственных и иных заказчиков, включая иностранных заказчиков. 100% акций открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" находится в федеральной собственности.

Завершено создание Государственного научного центра Российской Федерации федерального государственного унитарного предприятия "Крыловский государственный научный центр", который является головной научной организацией отрасли и имеет статус, который обусловлен научной квалификацией ученых и специалистов института, создавших общепризнанные на мировом уровне собственные научные школы, а также техническим состоянием и уникальностью экспериментальной базы. В нем сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий.

Многолетнее недофинансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в интересах обороны и безопасности

страны вызвало необходимость разработки технологий, которые стали критическими для создания военно-морской техники и реализации новой Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы. В 2011 году завершено формирование отраслевого раздела новой федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы", главное предназначение которой - обеспечить безусловное выполнение Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы.

Кроме того, в последние годы с той или иной ритмичностью реализовывались отдельные меры поддержки отрасли - такие, как стимулирование спроса на отечественные суда через субсидирование лизинга, а также субсидии с целью предотвращения банкротств судостроительных организаций, взносы в уставные капиталы.

Весь комплекс мер позволил, в том числе и в условиях кризиса, сохранить устойчивые темпы развития отрасли.

Положение отрасли улучшилось, стали уменьшаться темпы отставания в научно-техническом развитии от ведущих морских держав. Однако российское судостроение из всего объема мирового гражданского транспортного судостроения сегодня фактически приняло на себя пока только около 0,5% по компенсированному брутто тоннажу или 1,3% - по числу судов.

Крупнейшая российская судостроительная компания открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация" находится пока в районе 80-го места в мире по гражданскому судостроению.

Однако роль и место в мире российского военного и гражданского судостроения различны. В военном кораблестроении позиции России гораздо сильнее, Россия имеет 12% в мировом военном кораблестроении и занимает 2-е место после США, а открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация" по объему выпуска продукции в военном кораблестроении занимает 7-е место в мире.

При достижении приемлемой конкурентоспособности судостроения, целенаправленном и комплексном планировании и управлении развитием в отрасли Россия в десятилетней перспективе может иметь долю в мировом судостроении в 3 - 5%, занимая 6 - 8 место по объемам гражданского судостроения. Причем этот рынок - это только возврат российских заказчиков в страну.

Реализация Программы направлена на устранение указанных недостатков в развитии отрасли.

### 1.1.3. Оценка потенциала развития отечественного судостроения и характеристика проблем его развития

Реализация федеральных целевых программ "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы" и "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы вносят значительный вклад в повышение конкурентоспособности судостроительной промышленности. Однако основными проблемами на макроуровне, препятствующими подъему отечественного судостроения, пока остаются:

#### 1. В сфере науки и разработок:

сокращение объемов финансирования в начале 90-х годов привело к ряду негативных последствий, одно из которых заключается в сокращении объема оборонных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Так, в судостроении в период 1990 - 1999 годов он уменьшился, по разным оценкам, в 5 - 6 раз. При этом в наибольшей степени это затронуло научно-исследовательские работы и, особенно, фундаментальные и поисковые исследования, задачей которых является обеспечение качественно нового уровня развития продукции, как военного, так и гражданского назначения. В результате научный задел, безусловно, необходимый для проведения разработок любой перспективной техники, практически не создавался. Хотя с 1999 года началось увеличение финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (прежде всего в интересах обороны), полностью восстановить эти объемы до сих пор не удалось;

предельно низкий уровень финансирования фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок в судостроении привел к тому, что многие организации могут поставить только морально и технически устаревшую, более энергоемкую, сложную в эксплуатации и обслуживании, а также менее надежную продукцию;

сложные высокотехнологичные наукоемкие суда, на которых целесообразно сосредоточить усилия российского судостроения, характеризуются большой степенью использования в них перспективных научных разработок. Создание таких судов невозможно без стабильного финансирования научно-исследовательских, опытно-конструкторских

работ и поддержания инновационной деятельности для завоевания и сохранения лидирующих позиций;

эффективность решения задач повышения конкурентоспособности отечественной гражданской морской техники и разработки технологий, являющихся критическими для создания военно-морской техники, во многом определяется наличием и совершенством стендовой и испытательной базы ведущих научных организаций.

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

По сравнению с зарубежными испытательными центрами наша научно-экспериментальная база недостаточно оснащена современным оборудованием и оказывается неконкурентоспособной. Более того, ряд задач остается нерешенным из-за невозможности смоделировать ситуацию на имеющихся установках.

## 2. В сфере гражданского судостроения.

Государство сегодня регулирует экономические условия функционирования и приоритеты развития судостроительной промышленности, а также формирует заказ на строительство судов для нужд научно-исследовательской деятельности, для нужд учебно-производственной подготовки и органов рыбоохраны, аварийно-спасательной службы и ледокольного флота. Основная же часть структуры рынка продукции гражданского судостроения определяется взаимодействием интересов трех основных групп хозяйствующих субъектов:

судостроители;

судовладельцы;

фрахтователи и иные хозяйствующие субъекты, заинтересованные во фрахте судов (грузовладельцы, организации, осуществляющие пассажирские перевозки, добывающие компании, туристические компании, портовые службы, логистические компании и т.д.).

Судовладельцы морского, речного и рыбопромыслового флота, являющиеся преимущественно частными организациями и уже интегрированными в мировой рынок транспортных услуг и рыбопромысловую деятельность, определяют потребность в продукции судостроения.

Динамика объема грузооборота российских портов по видам перевозок морским путем показывает абсолютно устойчивый рост, который создает возможность развития отечественного транспортного флота.

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

Рыбопромысловый флот России состоит из более 2,5 тыс. судов различного назначения, причем возраст более половины из них превышает 20 лет, а более 80 процентов судов эксплуатируются сверх срока полезного использования.

Отечественная промышленность практически не принимает участия в создании больших и средних рыбопромысловых судов, а малые строятся в очень ограниченном количестве. В основном в страну ввозятся из-за рубежа бывшие в эксплуатации рыболовецкие суда.

Основная часть востребованной на рынке гражданской морской техники выполнена по зарубежным проектам. Соответственно, практически все, даже несложное судовое комплектующее оборудование, ориентировано на зарубежного производителя и импортируется сейчас из стран ближнего и дальнего зарубежья.

Российские судовладельцы ежегодно размещают за рубежом заказы на строительство морских судов на сумму около 1 млрд. долларов США. Доля же российских судостроительных заводов в объеме их заказов составляла за последние 10 лет немногим более 6 процентов, хотя по техническим возможностям российского судостроения эта доля могла бы составить 30 - 40 и более процентов. Именно это обстоятельство и определяет основные целевые установки Программы - принципиально повысить долю России на мировом рынке. При этом наиболее важной частью мирового рынка является сфера интересов отечественных заказчиков.

В настоящий момент на мировом рынке судостроения доминируют корейские и китайские производители, обладающие большим заделом в области производственных технологий, а также благоприятными климатическими и экономическими условиями. Типовые суда (сухогрузы, танкеры, прочие транспортные суда) они строят в серийном режиме (почти на конвейере), что означает их более низкую стоимость. В данной нише мы

не сможем конкурировать с нашими азиатскими партнерами по себестоимости продукции.

Основная ниша отечественного судостроения на мировом рынке, в рамках которой мы можем конкурировать, - создание высокотехнологичных, уникальных и малосерийных плавсредств для освоения месторождений углеводородов на континентальном шельфе замерзающих морей Арктики и Дальнего Востока. При этом необходимо особо выделить суда и плавучие средства как для обустройства и освоения месторождений, так и суда для транспортного обеспечения арктического региона.

Поскольку в мире практически не существует судов и морских технических средств для эксплуатации в природно-климатических условиях, характерных для российской Арктики (в первую очередь - ледовых), для их создания необходимо выполнение специфических требований и больших объемов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, а также разработки новых проектов и соответствующей подготовки производства. Именно на создание подобных уникальных продуктов, в первую очередь, должна быть нацелена отечественная судостроительная промышленность.

Вместе с тем, достижению данной цели препятствуют:

исторически сложившаяся специализация организаций отрасли, направленная преимущественно на создание оборонной продукции и сложной гражданской техники с соответствующей структурой производства (простые массовые крупносерийные гражданские суда строились в странах Совета экономической взаимопомощи). Как следствие - несоответствие масштаба и структуры производственного потенциала объему и структуре платежеспособного спроса на основную продукцию отрасли;

в результате данной специализации, а также растущих требований к созданию военной техники, сложившаяся производственная структура, характерная для универсального завода, продолжает оставаться единственно возможной. Коренная перестройка существующих основных заводов на структуру верфи представляется практически не реальной;

не выдерживающие конкуренции технико-экономические показатели создания судостроительной продукции. Из-за отставания в развитии производственных технологий и организации работ удельная трудоемкость судостроительного производства в отрасли в 3 - 5 раз выше, чем за рубежом, и суда строятся в 2 - 2,5 раза дольше;

низкие темпы обновления основных производственных фондов и отсутствие в отрасли производственных мощностей для строительства транспортных судов водоизмещением более 100 тыс. тонн (наиболее востребованный гражданскими заказчиками тоннаж).

Указанные проблемы имеют комплексный многоплановый характер и должны решаться системно.

### 3. В сфере оборонного производства.

Сложившаяся в последние десятилетия практика единичного и растянутого по срокам строительства и ремонта отдельных кораблей привела к заметному ослаблению производственного потенциала отрасли и практическому разрушению производственной кооперации, особенно второго и третьего уровней.

Необходимость в кооперации отпала ввиду того, что реальные потребности военного кораблестроения снизились настолько, что их могли удовлетворять опытные производства головных разработчиков.

Критичным для судостроительно-судоремонтного комплекса отрасли является сравнительно низкий уровень использования информационных технологий.

Одной из характерных особенностей судостроительной промышленности является широкая кооперация исполнителей. Отрасль взаимодействует с более чем 2 тысячами организаций, обеспечивающих судостроение судовым оборудованием и комплектующими изделиями. При этом финишные и основные организации 1-го и 2-го уровней кооперации, в большинстве случаев - известные организации, подотчетные Министерству промышленности и торговли Российской Федерации, госзаказчикам и могут претендовать на поддержку в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации". Организации же 4 - 5-го уровней кооперации в большинстве случаев этого практически лишены. Информация о них имеется только у головных конструкторов кораблей, которые не в состоянии им чем-либо помочь. В основном это частные организации вне каких-либо перечней или реестров. В то же время деятельность этих организаций чрезвычайно важна для обеспечения создания современной конкурентоспособной морской техники. Нарушение действовавшей кооперации из-за низкой серийности производства ведет к потере ряда организаций 3 - 4-го уровней кооперации, их перепрофилированию и уходу из сферы судостроения.

#### 1.1.4. Сопоставление существующего состояния анализируемой сферы с состоянием аналогичной сферы у ведущих стран

Сопоставление анализируемой сферы в полном объеме с состоянием аналогичной сферы у ведущих стран для целей планирования представляется некорректным ввиду упомянутой выше специфики отечественных организаций, сочетающих гражданское и оборонное производство на одних мощностях.

Вместе с тем следует отметить, что на сегодняшний день позиции России в мировом кораблестроении уступают только позициям США, в то время как в гражданском секторе Россия принципиально слабее - последние строчки в списке 15 - 20 стран-лидеров (в зависимости от вида морской техники и показателей учета).

Сегодня в мире насчитывается около 560 верфей, способных в течение одного года построить суда общим тоннажем 55 - 60 млн. CGT (компенсированных регистровых тонн), однако основное ядро составляют 166 верфей, обеспечивающих 85% объема мирового судостроения.

Особенности российской судостроительной промышленности не позволяют сравнивать ее с судостроительной промышленностью США, характеризующейся доминирующим сектором военного кораблестроения и принципиально иными географическими характеристиками. В то же время сопоставление России со странами, близкими по географическим и климатическим условиям (Норвегия, Германия, Финляндия), также будет некорректным ввиду значительного различия в стратегическом положении и структуре национальных интересов.

Для оценки уровня совершенства производственных процессов в судостроительной организации используется показатель - отношение построенного за год тоннажа (в CGT) к количеству работников верфи, занятых на строительстве. Так, в Японии этот показатель составляет около 180 CGT/чел., в Южной Корее - 145, в Германии - 75, в остальных странах ЕС - 40, в России - 20.

Ведущее положение Южной Кореи и Китая на рынке судостроения связано не только с тем, что верфи построены в соответствии с последними мировыми стандартами для подобных объектов, передовой организацией производства на всех уровнях, использованием последних достижений науки и техники. Также имеется ряд объективных факторов:

климатические условия в этих странах позволяют проводить множество работ "под открытым небом" круглогодично, что существенно

снижает расходы на постройку эллингов и других капитальных сооружений. Более мягкий климат существенно снижает энергозатраты на строительство;

существенная поддержка государства в части налогообложения и кредитования, а также смягчения ряда факторов, влияющих на рискованность вложений в данный вид бизнеса;

иной, присущий данным культурам, менталитет персонала организаций на всех уровнях.

Исходя из вышесказанного, принятие зарубежного опыта и прямое проецирование его на отечественную отрасль может привести к принципиально неправильным решениям, которые могут оказаться крайне негативными для отрасли в целом. Это справедливо почти ко всему судостроению за исключением условий и принципов формирования научно-технического задела для развития морской техники. Сопоставлять и использовать зарубежный опыт здесь как раз нужно.

Отличительной особенностью современного этапа развития мировой фундаментальной и прикладной науки является увеличение объема научных знаний каждые 10 - 15 лет. В условиях затяжного социально-экономического кризиса (особенно в сферах науки, образования и производства) необратимое отставание, деградация и скатывание российской фундаментальной и прикладной науки на обочину мирового научно-технического прогресса стало для научно-исследовательского потенциала оборонно-промышленного комплекса одной из важнейших угроз его сохранению и качественному развитию.

Общий уровень развития технологий в судостроении страны определяется не только наличием в ней соответствующих научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро, научных школ, багажа прежних разработок, но и, в первую очередь, постоянных адекватных объемов финансирования государством научных исследований и конструкторских разработок. Основные причины нарастающего отставания отечественного судостроения от наиболее развитых морских держав характеризует следующее.

На протяжении 2000-х годов внутренние затраты на исследования и разработки в Российской Федерации в абсолютных цифрах неуклонно возрастали, и увеличились с 48 млрд. рублей в 1999 году до 485,8 млрд. рублей в 2009 году. В итоге Россия входит в первую десятку ведущих стран мира по общему объему таких затрат, хотя и существенно

отстает от лидеров по такому показателю как доля затрат исследования и разработки в валовом внутреннем продукте.

А по такому показателю, как объем расходов на исследования и разработки в расчете на душу населения, Россия в начале 2000-х годов отставала от всех высокоразвитых государств и многих стран Восточной Европы, то к настоящему времени этот разрыв удалось если не преодолеть, то существенно сократить.

В настоящее время мы вкладываем в науку и новые разработки в два раза меньше чем Южная Корея, в 3 раза меньше чем Германия, в 7 раз меньше чем Китай и в почти в 20 раз - чем США.

Рост валового внутреннего продукта отражает экономическое положение каждой страны и ее потенциальные возможности инвестировать средства в науку и в новые разработки. В мире наблюдается весьма широкий разброс степени использования этих возможностей - одни страны вкладывают в науку 0,4% (Мексика), другие 4,5% (Израиль). Россия по этому показателю не занимает лидирующего положения, но и малой долей 1,30% назвать нельзя. Однако такой подход допустим только для тех направлений науки, где ситуация нормальная и мы занимаем лидирующее положение. Если же мы нуждаемся в прорыве, то и выделение средств должно быть увеличенным.

Темпы роста ассигнований должны быть не менее 7 - 10% в год, в этом случае существующее отставание может быть ликвидировано в течение 10 - 15 лет. Такой подход необходим во всех областях, где мы считаем необходимым выправить существующее положение дел.

#### 1.1.5. Основные показатели уровня развития отечественного судостроения

В целом объем производства и услуг в судостроительной промышленности в 2010 году по отношению к величине объема российского судостроения 2008 года составил 150,7%, что на 27,7% выше запланированного. Даже в кризисном 2009 году судостроение показало рост на 43% - это был самый высокий показатель по обрабатывающим отраслям экономики. Рост выработки на одного работника в промышленности в 2010 году по отношению к 2008 году составил 172%.

Структура производства в 2011 году выглядит следующим образом - по всему спектру продукции на военную номенклатуру приходится -

69,8 процента, на гражданскую продукцию - 30,2. Более 30% от военной продукции и 6% гражданской идет на экспорт.

По состоянию на конец 2011 года отечественное судостроение характеризуется следующими показателями:

среднегодовая численность работающих в промышленности - 129,0 тыс. чел.;

среднегодовая численность работающих в науке - 27,3 тыс. чел.;

выработка на одного работающего в науке - 1,9 млн.руб./чел.;

средняя заработная плата в промышленности - 26,2 тыс. руб.;

средняя заработная плата в науке - 47,7 тыс. руб.

## 1.2. Рынок судостроительной продукции и потенциальные ниши для отечественного судостроения

### 1.2.1. Общая характеристика перспективного продуктового ряда судостроительной промышленности

В общем случае перспективный продуктовый ряд судостроительной продукции определяют:

военное кораблестроение и судоремонт для отечественных заказчиков;

экспорт военной продукции и услуг в рамках военно-технического сотрудничества;

гражданское судостроение для отечественных заказчиков;

гражданское судостроение на экспорт;

производство непрофильной гражданской продукции.

Номенклатура типов и проектов боевых кораблей, судов и плавсредств Военно-морского флота, образцов морского оружия, а также судов и морской техники гражданского назначения, которую производит отрасль, как указывалось выше, исчисляется сотнями единиц.

По стоимости основную часть общего объема заказов организаций судостроительной промышленности составляют заказы по военному кораблестроению для отечественных заказчиков и на экспорт.

Номенклатура, сроки и стоимость создаваемой военно-морской техники определены в Государственной программе вооружения на 2011 - 2020 годы. Экспортные поставки боевых кораблей и другой военной техники в последние годы оцениваются суммой более \$ 1,0 млрд. в год, квота России на рынке военного кораблестроения составляет около 20% от мирового портфеля заказов.

По числу создаваемых типов морской техники, судов и плавсредств лидирует гражданское судостроение.

Основные сектора рынка гражданской морской техники, в которых организации отечественной судостроительной промышленности могут быть конкурентоспособными, претендовать на значимые доли рынка и обеспечить стратегические интересы Российской Федерации представлены ниже.

### 1.2.2. Военное кораблестроение и судоремонт для отечественных заказчиков

Платежеспособный спрос на продукцию военного кораблестроения определяется текущей Государственной программой вооружения и государственным оборонным заказом - это корабли, суда и плавсредства, морское оружие и вооружение для Военно-Морского флота, пограничной службы федеральной службы безопасности Российской Федерации, Министерства внутренних дел Российской Федерации и Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

Россия входит в число стран, которые могут строить все классы и типы кораблей (США, Россия, Великобритания, Франция), и занимает устойчивое второе место в мире. По суммарному водоизмещению кораблей и судов Военно-морского флота нам принадлежит около 700 тыс. тонн, что составляет 12% мирового флота.

Освоена и осуществляется утилизация кораблей и судов, в том числе с ядерными энергетическими установками.

В настоящее время в рамках Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы завершается создание головных кораблей нового поколения и подготовлен переход к их серийному строительству. В отличие от прежней Государственной программы вооружения, где за пятилетку строилось 1-2 атомные подводные лодки и до 5 не крупных надводных кораблей, в новой необходимо перейти к широкомасштабному серийному строительству кораблей. По итогам реализации программы суммарный тоннаж отечественного военно-морского флота поднимется до 16% мирового.

### 1.2.3. Экспорт военной продукции и услуг, продуктовый ряд для военно-технического сотрудничества

Экспорт военной продукции - это материальное отражение конъюнктуры рынка, благоприятное состояние которого определяется наличием передовых научных и конструкторских разработок и конкурентоспособным (дешевым и качественным) производством и услугами (в основном - судоремонт). Сейчас это - весь спектр номенклатуры боевых кораблей: надводные корабли, катера и неатомные подводные лодки новых поколений, объекты для их берегового базирования, обслуживания и ремонта, а также образцы морского оружия и вооружения.

Сегодня квота России на рынке военного кораблестроения составляет около 20% от мирового портфеля заказов. Потенциальный объем поставок на экспорт может быть увеличен в 1,5 - 2 раза по всей без исключения номенклатуре изделий и услуг при условии принятия мер по развитию научно-технического потенциала и при активной государственной поддержке.

Сегодня Россия вступила в совершенно новый этап военно-технического сотрудничества, поставляя за рубеж, в том числе, и ту технику, которой нет на вооружении Вооруженных сил и Военно-морского флота России. На этом рынке уже усилилась конкуренция, и в ближайшие годы она многократно возрастет.

В перспективе Россия может рассчитывать на успех только в случае превосходства поставляемой отечественной техники над зарубежными образцами. При сохранении и развитии научного потенциала судостроения реализация государственной программы позволит после создания опережающего научно-технического задела, отработки перспективных и прорывных критических технологий в судостроении создать новый перспективный ряд продукции. При его эффективном использовании Россия может сохранить устойчивое второе место в мире по экспорту военно-морской техники.

#### 1.2.4. Общие принципы определения рынка гражданской судостроительной продукции на современном этапе

Очевидно, что первоочередной задачей российского судостроения является преодоление исторически сложившегося технологического отставания в части строительства судов гражданского флота, что должно обеспечить внедрение новейших судостроительных технологий и соответствие лучшим мировым показателям производительности труда.

Однако и при этом выход на сложившийся внешний рынок судостроительной продукции для отечественной промышленности в

наиболее массовых секторах (сухогрузные и наливные морские транспортные суда различных типов неледového плавания либо низших ледовых классов) будет затруднен по объективным причинам. Как указывалось выше, конкуренция с Китаем, Японией и Кореей в строительстве транспортных судов массовой постройки практически бесперспективна.

Поэтому в качестве основного перспективного направления рассматривается освоение внутреннего рынка, где, с учетом особых условий эксплуатации морской техники (преобладание доли замерзающих акваторий, неразвитость береговой инфраструктуры на значительной протяженности береговой черты северных морей и на Дальнем Востоке, наличие развитой речной сети с выходом в море), доля зарубежных конкурентов относительно невысока.

Перспективный рынок продукции гражданского судостроения включает разнообразную номенклатуру сложных наукоемких морских судов для обновления транспортного и рыбопромыслового флота страны, морскую технику для изучения и освоения нефтегазового потенциала континентального шельфа России, морские паромы, буксиры, спасатели, принципиально новые крупнотоннажные суда усиленного ледового класса - танкеры и газовозы, а также научно-исследовательские суда для выполнения работ в области гидрометеорологии и мониторинга состояния окружающей среды, суда экологического и гидрологического контроля.

К данной сфере деятельности отрасли также относятся все виды судоремонта и производство прочей продукции для смежных отраслей – топливно-энергетического комплекса, транспорта, медицины и т.п.

Текущие и перспективные планы государства в области развития морской деятельности определены стратегиями развития отраслей экономики, являющихся потребителями продукции судостроения. Они же и определяют основные ниши рынка:

"Энергетическая стратегия России на период до 2030 года";

"Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года";

"Водная стратегия Российской Федерации до 2020 года";

"Стратегия развития рыбохозяйственного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года".

В соответствии с программными документами потенциальных заказчиков судов и морской техники определен широкий номенклатурный диапазон объектов, которые нужно поставить в ближайшие десятилетия на

внутренний рынок Российской Федерации. Вместе с тем, судостроительная промышленность Российской Федерации и смежные отрасли ограничены в мощностях, что приводит к необходимости размещения части заказов на суда и оборудование за рубежом. Кроме того, наша конкурентоспособность и загрузка конкурентов за рубежом - это состояние динамическое. Поэтому для определения наиболее вероятной загрузки отрасли используется "сценарная вилка".

Ниже в табличной форме показаны результаты оценки доли внутреннего рынка, которая может быть занята в рассматриваемый период отечественной промышленностью по отдельным группам (типам) судов и морской техники при реализации Программы. Здесь же показан базовый уровень текущей пятилетки. Приведенные диапазоны характеризуют и уровни рисков реализации Государственной программы по отдельным типам объектов.

Типы судов и морских технических средств	Доля российской продукции на внутреннем рынке		
	Базовый уровень	к 2020 году	
		Без Государственной программы <sup>*)</sup>	При реализации Государственной программы

#### Морские транспортные суда

Контейнеровозы	0	0,1	0,2
Контейнеровозы ледового плавания	0	0,3	0,8
Паромы и накатные суда	0	0	0,2
Сухогрузы универсальные	0	0,1	0,2
Сухогрузы универсальные ледового плавания	0	0,3	0,8
Лесовозы	0	0,1	0,3
Лесовозы ледового плавания	0	0,3	0,7
Рефрижераторы	0	0,2	0,3

Типы судов и морских технических средств	Доля российской продукции на внутреннем рынке		
	Базовый уровень	к 2020 году	
		Без Государственной программы *)	При реализации Государственной программы
Навалочные	0	0,1	0,2
Навалочные ледового плавания	0	0,5	0,8
Танкеры дедвейтом до 80 тыс. т	0	0,1	0,3
Танкеры дедвейтом до 80 тыс. т ледового плавания	0,3	0,5	0,8
Танкеры дедвейтом более 80 тыс. т	0	0	0,2
Танкеры дедвейтом более 80 тыс. т ледового плавания	0	0,2	0,5
Газовозы вместимостью до 90 тыс. м <sup>3</sup>	0	0,1	0,3
Газовозы вместимостью до 90 тыс. м <sup>3</sup> ледового плавания	0	0,4	0,8
Газовозы вместимостью более 90 тыс. м <sup>3</sup>	0	0	0,2
Газовозы вместимостью более 90 тыс. м <sup>3</sup> ледового плавания	0	0,2	0,6
Ледоколы			
Атомные	0,9	0,9	1,0
Дизельные	0,6	0,7	0,9
Суда внутреннего и смешанного плавания			

Типы судов и морских технических средств	Доля российской продукции на внутреннем рынке		
	Базовый уровень	к 2020 году	
		Без Государственной программы *)	При реализации Государственной программы
Наливные	0,6	0,7	0,9
Сухогрузные	0,6	0,7	0,9
Баржи наливные и сухогрузные несамоходные	0,8	0,9	1,0
Пассажирские водоизмещающие	0	0,2	0,4
Пассажирские скоростные	0,2	0,6	0,9
Паромы	0	0,4	0,8
Суда технического и вспомогательного флота			
Буксиры, буксирно-спасательные	0,5	0,6	0,9
Земснаряды	0,1	0,3	0,5
Крановые	0	0,1	0,3
Нефтесборщики	0,2	0,4	0,7
Лоцмейстерские	0,2	0,6	0,9
Промысловые суда			
Большие	0	0,2	0,6
Средние	0,2	0,5	0,8
Малые и маломерные	0,2	0,6	0,9
Научно-исследовательские суда	0,3	0,6	0,8

Типы судов и морских технических средств	Доля российской продукции на внутреннем рынке		
	Базовый уровень	к 2020 году	
		Без Государственной программы <sup>*)</sup>	При реализации Государственной программы
Суда и плавсредства для освоения шельфа			
Морские ледостойкие стационарные платформы	0,6	0,8	1,0
Плавучие буровые установки	0,6	0,7	1,0
Обеспечивающие суда	0,3	0,6	0,8

<sup>\*)</sup> С учетом действующих расходных обязательств федерального бюджета (федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, лизинг и др.).

Выполненные вероятностные оценки соответствуют стремлению достижения максимальных компетенций, в первую очередь, в области создания судов и морской техники, характеризующихся высоким уровнем технической сложности. Занятие на мировом рынке ниши арктического судостроения соответствует решению наиболее актуальных задач России по освоению ресурсов шельфа и развитию судоходства на трассах Северного морского пути.

Предпосылками к этому являются:

современная структура российской судостроительной промышленности в целом и ее основных организаций, ориентированная на производство сложной, наукоемкой морской техники;

существующий отечественный научно-технический задел в области создания морской техники для эксплуатации в ледовых условиях, являющийся основой для интенсивного развития в программный период;

временной приоритет России: на фоне нарастающего интереса многих, в том числе "неарктических", стран к развитию исследовательской деятельности и практического судоходства в морях Северного Ледовитого океана национальные интересы России являются наиболее актуальными.

### 1.2.5. Морской транспортный флот

Уровень развития торгового флота и гражданского судостроения является первой производной от уровня развития мировой экономики, мировой торговли. Несмотря на то, что современное состояние мировой экономики является весьма неблагоприятным с точки зрения точности прогнозирования развития рынка перевозок водным транспортом, основные тренды в мировом гражданском судостроении очевидны и являются основой для объективного обоснования целей и задач российского судостроения как на краткосрочную, так и на более длительную перспективу.

По состоянию на февраль 2012 г. мировой портфель судостроительных заказов содержал 5623 судна суммарным тоннажем 109,9 CGT (компенсированных регистровых тонн). Доля российских верфей в этом портфеле - 71 судно общим тоннажем 0,5 CGT.

Однако и при этом выход на сложившийся внешний рынок судостроительной продукции для отечественной промышленности в наиболее массовых секторах (сухогрузные и наливные морские транспортные суда различных типов неледового плавания либо низших ледовых классов) будет затруднен по объективным причинам.

Стратегическая задача любой экономики - обеспечение перевозки 50% национальной внешнеторговой грузовой базы национальным транспортом (сегодня по морскому транспорту - около 6%) и 100% - через национальные терминальные мощности (сегодня - около 80%).

Здесь можно выделить два основных направления:

вывоз продукции российских месторождений углеводородов, в первую очередь, с месторождений континентального шельфа Арктических морей и побережья;

развитие традиционного ("конвенционного") судоходства.

С учетом задачи значительного повышения доли российского флота в морской перевозке российских экспортных и импортных грузов очевидно наличие в потенциале крупного портфеля российских заказов на судостроительную продукцию. Поэтому в качестве основного перспективного направления рассматривается освоение внутреннего рынка.

В дополнение к этому следует учитывать два обстоятельства в области развития мирового судоходства, которые могут иметь определяющее значение для отечественного судостроения. Оба эти

обстоятельства связаны с тем, что в современных условиях практически все трансконтинентальные перевозки осуществляются по кратчайшим маршрутам, условия плавания на которых, в сочетании с объемами грузопотоков, определяют предельные размеры судов тех или иных типов.

Первое обстоятельство - это реализация проекта реконструкции Панамского канала и, тем более, нового проекта создания Никарагуанского канала изменит размерный состав торгового флота, используемого на маршрутах, в первую очередь, азиатских, на Америку, в обеспечение достижения максимальной эффективности грузоперевозок. Резко возрастет потребность в судах более высоких дедейтных групп, а суда, используемые здесь сегодня, будут переводиться на другие линии либо ускоренно списываться. Это, несомненно, скажется на повышении загрузки азиатских верфей крупнотоннажного судостроения и, в первую очередь, Китая, стремящегося закрепить свою грузовую базу за подконтрольным флотом.

Указанное обстоятельство, ликвидирующее существенную сегодняшнюю недогрузку мощностей азиатских судостроительных компаний-лидеров, создает дополнительные предпосылки (на период кратко- и среднесрочной перспективы) для закрепления российских заказов за российскими верфями, что сегодня, трудно обеспечить, даже с учетом принимаемых мер господдержки.

Второе обстоятельство заключается в том, что в последние годы судоходство по Суэцкому каналу снизилось, что объясняется не только последствиями мирового финансового кризиса, но и возросшей активностью пиратов у берегов Сомали.

История Суэцкого канала содержит два случая прекращения движения по нему по причине военных действий в ближневосточном регионе: с октября 1956 г. по апрель 1957 г. и с июня 1967 г. по июнь 1975 г.

В современных политических условиях, когда ситуация на Ближнем Востоке не исключает возможности возникновения новой войны, риск того, что торговое судоходство через Суэцкий канал может быть прервано, представляется достаточно высоким.

Это обуславливает повышение интереса со стороны субъектов морского бизнеса целого ряда стран к альтернативному морскому пути Азия-Европа через Северный Ледовитый океан и, соответственно, обеспечивает возможность России реализовать один из приоритетов национальной арктической стратегии: обеспечить организацию

использования Северного морского пути для международного судоходства в рамках своей юрисдикции и в соответствии с международными договорами.

Северный морской путь - кратчайший путь между Северной Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом. Для эталонного маршрута Роттердам-Йокогама при следовании через Суэцкий канал и Индийский океан расстояние составляет 11,2 тыс. миль, а по Северному морскому пути - на 3,9 тыс. миль (34%) короче. Это уменьшает время в пути с 33 до 20 суток и экономит 800 - 1000 т топлива на среднестатистическое судно. Даже при установлении фрахтовых ставок, в 4 раза превышающих обычные ставки на рейсы через Суэцкий канал, стоимость перевозки грузов через СМП будет сопоставима со стоимостью перевозки через Суэц при существенно меньшем времени. Создание новых высокоширотных глубоководных маршрутов, пролегающих севернее Новосибирских островов, позволит осуществлять судоходство крупнотоннажных судов с осадкой более 15 м. Использование их полной грузоподъемности и дополнительная экономия времени обеспечивают повышение экономической эффективности доставки грузов как в российские порты, так и в Юго-Восточную Азию.

В 2010 году в Арктике транзитом было перевезено около 115 тыс. т грузов (из них 45 тыс. т иностранными компаниями), в 2011 году - уже 674 тыс. т (на долю иностранных перевозчиков пришлось почти 500 тыс. т), прогноз на 2012 год: более 1,5 млн. т навалочных грузов и около 1 млн. т нефти - это абсолютный рекорд для Северного морского пути. Уже в ближайшие годы грузопоток может быть доведен до 60 - 80 млн. т/год.

При этом в качестве важного шага рассматривается постепенное расширение временных рамок полярной навигации, что нереализуемо без соответствующего развития основной инфраструктуры - портов, ледокольного и транспортного флота. 28 июля 2012 г. подписан Федеральный закон "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути". Согласно этому документу, транспортные операторы, в том числе и иностранные, должны иметь равный доступ на трассы Северного морского пути. Изменения в Кодексе торгового мореплавания предусматривают создание специализированного госучреждения - администрации Северного морского пути, обеспечивающей централизованное управление этой

транспортной системой, обеспечение безопасности мореплавания и защиты окружающей среды Арктического региона, а также ледокольного обслуживания.

В части сегмента рынка ледоколов, особенно атомных, конкурентоспособность России исторически находится на высоком уровне.

Общий портфель заказов по ледоколам до 2025 года может составить более 200 млрд. руб. - 100% внутреннего рынка по атомным ледоколам, до 90% по дизельным.

Превращение Северного морского пути в регулярную морскую трассу вдоль всего побережья Северного Ледовитого океана от Мурманска до Берингова пролива, касаясь также бассейнов 8 крупнейших северных судоходных рек, обеспечивает России не только экономические, но и существенные политические преимущества, необходимые для укрепления позиций страны и в Арктике, и на международной арене в целом.

Превратив Северный морской путь в востребованную и постоянно действующую евроазиатскую транспортную артерию, Россия сможет занять существенное место в системе международной морской торговли, что особенно актуально в рамках ее членства во Всемирной торговой организации.

Конкурентоспособность судов неледового плавания определяется в первую очередь ценой и сроками поставки заказов. Здесь в подавляющем большинстве случаев отечественная промышленность проигрывает. Исключение составляют малочисленные заказы в сфере среднетоннажного судостроения, которые по тем или иным причинам в данный момент невыгодны "лидерам судостроения".

Суда ледового плавания для обеспечения транспортных операций при работе на шельфе, а также суда и средства для Северного морского пути более конкурентоспособны из-за опережающего уровня развития ледовых технологий в России. Достижению абсолютного лидерства препятствуют низкая производительность труда в промышленности и, соответственно, высокая себестоимость производства.

Общий портфель заказов по морским транспортным и обеспечивающим судам для российских организаций в ближайшие 8 - 10 лет может составить более 450 млрд. руб. Это составляет 70 - 80% внутреннего рынка различных типов судов ледового плавания и до 30% неледовых транспортных судов.

### 1.2.6. Внутренний водный транспорт

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

Среди них сегодня из примерно 150 речных круизных судов, находящихся в эксплуатации, более половины выслужили 40 - 50 лет и более и нуждаются в срочной замене. Успехи российского судостроения в части создания современных речных грузовых судов, характеризующихся высоким уровнем безопасности и комфортности для экипажа, являются основой для реализации в России программы обновления внутреннего пассажирского, в том числе - круизного, флота. Несмотря на недостаточность отечественного опыта разработки речных круизных судов, этот сегмент рынка представляется для российского судостроения весьма перспективным.

Внутренний водный транспорт обеспечивает 10 - 15% грузовых и около 5% пассажирских внутрироссийских перевозок. Основное преимущество этого вида транспорта - низкая себестоимость перевозок, основной недостаток - сезонность эксплуатации и медленная окупаемость.

В последние десятилетия интенсивность использования внутренних водных путей растет, в 2010 - 2012 годах отмечено резкое увеличение заказов российских судоходных компаний на грузовые суда внутреннего и смешанного плавания, однако рост перевозок отстает от потребности по причине отсутствия требуемого количества судов. При появлении на рынке новых технических решений по приемлемой цене наблюдается ажиотажный спрос. Так, например, в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на период 2009 - 2016 годов полученные в одной из опытно-конструкторских работ теоретические результаты позволили создать новый конкурентоспособный проект танкера смешанного река-море плавания (проект RST27).

Уникальные характеристики судна вызвали активный интерес у ведущих российских судовладельцев. За период с марта 2011 г. было заказано около 30 танкеров проекта RST27. Головное было заложено на открытом акционерном обществе "Завод Красное Сормово" 30 августа

2011 года, а 12 июля 2012 года на этом же заводе был спущен на воду уже шестой танкер серии проекта RST27.

На заводе "Окская судостроительная верфь" 28 июля 2012 года был спущен на воду третий на верфи танкер указанного проекта. Всего на заводе должно быть построено пятнадцать таких танкеров. Кроме этого, по заявлениям в мае 2012 года руководителей открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" суммарный портфель заказов по данному проекту танкера составит не менее 60 судов (на сумму более 30 млрд. руб.).

В этом сегменте рынка сложилась благоприятная ситуация для судостроителей. Высокая серийность и типовые решения в постройке позволят внедрить как эффективные технологии строительства, так и организовать эффективную межзаводскую кооперацию по изготовлению комплектующих изделий для них.

Строящиеся сегодня транспортные суда внутреннего плавания предназначены для судоходства по Единой глубоководной системе Европейской части России. В то же время практически не обновляется флот судоходных компаний, обеспечивающих жизнедеятельность регионов Сибири, где реки являются практически безальтернативными транспортными магистралями. Актуальной является задача разработки новых проектов судов для рек Енисей, Обь, Лена и организации их производства на местных заводах (Тюмень, Красноярск и др.).

Перспективной задачей является разработка нового поколения речных грузовых судов, предназначенных для эксплуатации в период продленной навигации, что должно существенно повысить рентабельность внутреннего водного транспорта.

Развитие скоростных пассажирских перевозок обеспечивает решение актуальной социальной задачи повышения транспортной доступности для населения ряда регионов России. Основные перспективы связаны с развитием пассажирских судов с динамическими принципами поддержания - с воздушной каверной на днище, на подводных крыльях, на воздушной подушке, экранопланов. При этом суда на воздушной подушке и экранопланы обеспечивают всесезонность перевозок. По ряду пассажирских судов, в том числе скоростных, в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009 - 2016 годы" разрабатываются концептуальные проекты (некоторые - до стадии технического проекта включительно), ориентированные на

конкретные технические требования, сформулированные Минтрансом России.

В свете принятых решений по модернизации внутренних водных путей России (ремонт судопропускных и других гидротехнических сооружений, поддержанию гарантированных глубин) актуальной является также задача создания соответствующих судов технического флота (дноуглубительные суда, плавкраны и др.), который на сегодняшний день не удовлетворяет современным требованиям ни по количественному, ни по качественному составу.

Данный сегмент рынка мало интересует зарубежных судостроителей, поэтому наше преимущество в отсутствии конкуренции. Здесь сложилась благоприятная ситуация для судостроителей. Высокая серийность и типовые решения в постройке позволят внедрить как эффективные технологии строительства, так и организовать эффективную межзаводскую кооперацию по изготовлению комплектующих изделий для них.

Общий портфель заказов на внутренний водный транспорт в ближайшие 8 - 10 лет может составить более 100 млрд. руб. (более 80% внутреннего рынка).

#### 1.2.7. Технические средства освоения континентального шельфа

В настоящее время морской шельф обеспечивает около 50% мировой добычи углеводородов (80 - 100 млрд. долл. в год).

За 100-летнюю историю развития морской нефтегазодобычи сформировались три основные группы специализированной шельфовой техники:

- буровые платформы разведочного и эксплуатационного бурения;
- добывающие (технологические) платформы;
- флот обеспечения, представленный в основном судами высокой технической сложности (суда снабжения, суда подводно-технических работ, краново-монтажные суда, суда-трубоукладчики и др.).

Континентальный шельф Российской Федерации содержит обширные, в том числе - в мировом масштабе, запасы полезных ископаемых, прежде всего, углеводородного сырья. Необходимость повышения доли разведанных ресурсов и увеличения практической добычи углеводородов на шельфе определена стратегическими документами Правительства России.

Основная доля потенциальных ресурсов сосредоточена в морях и на побережье Северного Ледовитого океана. По тяжести природно-

климатических условий (в первую очередь, ледовых) в районах расположения перспективных морских месторождений они не имеют аналогов в мировой практике.

Сегодня работы на месторождениях углеводородов российского шельфа осуществляют открытое акционерное общество "Газпром", открытое акционерное общество "Нефтяная компания "Роснефть", открытое акционерное общество "Нефтяная компания "Лукойл", компания "Сахалин Энерджи". Все они, в большей или меньшей степени, используют технологии, разработанные зарубежными компаниями, адаптируя их к условиям конкретных месторождений, во многих случаях арендуют или приобретают специализированные суда и морскую технику за рубежом. Вместе с тем, при реализации морских нефтегазовых проектов на российском шельфе российской промышленностью накоплен определенный опыт создания сложных морских технических средств, в том числе предназначенных для работы в ледовых условиях. Такой опыт практически отсутствует у большинства зарубежных компаний, которые не занимались в таком объеме разработкой ледостойких морских сооружений и технологий работы во льдах.

Опыт российских нефтегазодобывающих и судостроительных компаний, полученный применительно к условиям шельфа о. Сахалин, Северного Каспия, Печорского моря, является недостаточным уже при переходе в Карское море и, тем более, для районов Восточной Арктики. Требуется создание морской техники принципиально новых типов, включая основанную на применении преимущественно подводно-подледных технологий. При этом подводные технологии, применяемые за рубежом, не могут быть в полной мере использованы на замерзающем шельфе, поскольку наличие ледового покрова затрудняет или даже полностью исключает возможность оперативного доступа для обслуживания и ремонта подводного оборудования. В условиях круглогодичного ледового покрова необходима также разработка новых технологий монтажа подводного оборудования.

Дополнительные сложности освоения арктических месторождений обусловлены слабым развитием береговой инфраструктуры и особой экологической чувствительностью региона. Эти обстоятельства формируют совокупность специфических требований к морским техническим средствам, и, как показывает опыт международного сотрудничества, зарубежные нефтегазодобывающие и операционные компании, привлекаемые к участию в перспективных российских проектах

на континентальном шельфе, не в состоянии ни обеспечить полное удовлетворение этим требованиям только на основании адаптации собственных технологий, ни выполнить весь цикл работ по обустройству и обеспечению эксплуатации месторождений в ледовых условиях.

По совокупным оценкам российских нефтегазовых компаний, освоение континентального шельфа потребует уже к 2030 году создания технических средств и сопутствующей инфраструктуры для добычи и транспортировки до 100 млн. т нефти и до 200 млрд. м<sup>3</sup> газа в год. Наиболее существенная доля российского гражданского судостроения в ближайшие десятилетия будет приходиться именно на сектор шельфовой техники для разведки и добычи (включая транспортировку) углеводородов. Очередность развертывания работ по месторождениям не имеет принципиального значения для судостроения, поскольку номенклатура требуемых морских технических средств достаточно близка. Более того, поскольку при любом сценарии работы будут осуществляться практически во всех регионах (Охотское море на Дальнем Востоке, Баренцево и Карское моря в Арктике, Северный Каспий, Черное море), имеется возможность производственной загрузки судостроительных организаций, расположенных в этих регионах.

Освоение морских месторождений с наиболее сложными комплексными условиями обуславливает ряд принципиально новых технологических решений в части добычи и промысловой подготовки продукта, обеспечивающих максимальную эффективность.

Для газовых, так и для нефтяных месторождений, расположенных на акваториях с тяжелым ледовым режимом, перспективным направлением является использование подводных судов для разведки и подводных добычных комплексов для освоения.

Таким образом, на долгосрочную перспективу (20 - 30 лет) применительно к условиям российского шельфа можно определить следующие основные тренды развития морской шельфовой техники:

рост глубины переработки пластового продукта на морских платформах вплоть до получения нефтепродуктов или синтетического топлива с последующей его транспортировкой судами в районы потребления;

постепенный переход к подводным (подледным) технологиям освоения шельфовых месторождений на всех этапах - от разведки до переработки.

Основная доля потенциальных ресурсов сосредоточена в морях и на побережье Северного Ледовитого океана. По тяжести природно-климатических условий (в первую очередь, ледовых) в районах расположения перспективных морских месторождений они не имеют аналогов в мировой практике.

Российской промышленностью уже накоплен определенный опыт создания сложных морских технических средств, в том числе предназначенных для работы в ледовых условиях. Такой опыт практически отсутствует у большинства зарубежных компаний, которые не занимались в таком объеме разработкой ледостойких морских сооружений и технологий работы во льдах.

Поэтому данный сектор рынка для России имеет первостепенное значение. Высокий уровень нашей конкурентоспособности здесь определяется не экономическими показателями, а в первую очередь наличием ледовых технологий.

Суммарный портфель заказов на технические средства освоения континентального шельфа с началом реальных широкомасштабных работ по освоению нефтегазовых месторождений на ближайшие 10 лет для российских организаций может составить около 1 трлн. руб., что составляет 100% внутреннего рынка на морские платформы и более 80% на обеспечивающие суда.

#### 1.2.8. Промысловый флот

Российский рыбопромысловый флот включает более 2,5 тысяч судов различного назначения. Причем около 60% судов рыбопромыслового флота эксплуатируются с превышением нормативного срока службы, они не только малоэффективны, но и не соответствуют современным стандартам безопасности. Поэтому, несмотря на то, что сегодняшний рыбопромысловый флот в принципе обеспечивает добычу рыбы и морепродуктов в объеме допустимых уловов и выделенных квот, проблема обновления флота является актуальной. Решение задачи обновления промыслового флота сопряжено с необходимостью разработки эффективных мер государственной поддержки и регулирования, в ряду которых следует рассматривать: разработку типовых проектов универсальных судов, удовлетворяющих требованиям различных компаний, с целью повышения серийности заказываемых судов; создание лизинговых компаний; пересмотр принципов квотирования; ограничение доступа на российский рынок старых зарубежных судов.

Модернизация промыслового флота должна обеспечить решение задачи продовольственного обеспечения населения при максимально эффективном использовании морских биологических ресурсов. Поскольку в настоящее время основные объемы добычи приходятся на морскую экономическую зону России, важнейшим направлением является возобновление экспедиционного лова в отдаленных районах океана, что требует разработки и постройки соответствующего флота.

Объективная потребность России в промысловых судах до 2025 года оценивается примерно в 180 крупных и средних судов различного назначения и более чем 220 малых судов общей стоимостью более 170 млрд. руб. Российские судостроительные организации имеют возможность почти полного (до 90%) удовлетворения внутреннего спроса на средние и малые суда, а на большие океанские суда - до 60%.

#### 1.2.9. Научно-исследовательский флот

Научно-исследовательский флот Российской Федерации является важнейшей составной частью системы обеспечения национальной безопасности России в сфере изучения, освоения и использования Мирового океана. Подавляющая часть научно-исследовательского флота принадлежит государству и эксплуатируется организациями Российской академией наук, Минприроды России, Росгидромета, Росрыболовства. В настоящее

время российский научно-исследовательский флот насчитывает около 50 специализированных судов общим водоизмещением порядка 150 тыс. т. Большинство судов - советской постройки 1980-х годов, они были созданы на базе рыболовецких сейнеров, спроектированных по техническим требованиям начала 1970-х годов. Средний износ научно-исследовательского флота превышает 75%.

Данный сегмент рынка полностью определен госзаказом. Портфель заказов российских организаций до 2025 года может составить около 150 млрд. руб., что составляет до 90% внутреннего рынка.

Разработана программа обновления российского научно-исследовательского флота, одобренная Морской коллегией при Правительстве Российской Федерации, предусматривающая создание ряда больших и малых научно-исследовательских судов универсального и специализированного назначения. Важное место занимает создание судов для работы в Арктике, необходимых для решения задач освоения

российского шельфа и обеспечения развития судоходства на Северном морском пути.

Большой объем разработок по судам научно-исследовательского флота нового поколения выполняется, в сотрудничестве с эксплуатирующими организациями и ведомствами, в рамках реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009 - 2016 годы". Результаты разрабатываемых концептуальных проектов являются достаточной основой для практического проектирования и постройки научно-исследовательских судов.

### 1.3. Прогноз основных результатов развития судостроения России при реализации государственной программы

Реализация мер, предусмотренных настоящей Программой, позволит сохранить за Россией статус морской державы, достигнуть принципиального улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире и обеспечить возможность удовлетворения существенной доли потребностей государства и отечественного бизнеса в современной продукции судостроения.

Реализация мероприятий Программы с применением программно-целевого метода обеспечит создание механизма их координации, а также формирование системы индикаторов и показателей, позволяющих управлять эффективностью реализации Программы.

В отечественном судостроении будут созданы условия для безусловного выполнения государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения и для качественного улучшения Военно-морского флота, способного противостоять действующим и потенциальным угрозам национальной безопасности страны.

В России будет создан опережающий научно-технический задел и технологии, необходимые для создания перспективной наукоемкой морской техники гражданского и военного назначения.

Будет создан механизм постоянного совершенствования научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли.

В судостроении будет достигнут достаточный уровень по качеству продукции, технологичности производства и производительности труда для производства наукоемкой морской техники.

Растущая инвестиционная привлекательность российского судостроения будет привлекать иностранный капитал.

При выполнении прогноза рассмотрены два полярных варианта с использованием Сценарных условий долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации до 2030 года.

Оптимистический прогноз - инновационный сценарий.

Прогноз объемов продукции в интересах обороны произведен на базе Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы и параметров проекта долгосрочной программы военного кораблестроения при условии их выполнения в заданные сроки в полном объеме (все прогнозные расчеты выполнены в ценах 2012 года).

Принято, что после 2020 года объемы продукции в интересах обороны стабилизируются вследствие того, что произойдет перераспределение затрат на строительство и содержание Военно-морского флота в пользу менее дорогих работ по содержанию (ремонт, модернизация и т.п.).

Рост объема производства в гражданском судостроении по предлагаемому варианту возможен только при широкой поддержке государства, которая, в первую очередь, заключается в финансировании в полном объеме действующих, разрабатываемых и перспективных федеральных целевых программ, результатом которых будет создание новых мощностей, стимулирование развития инноваций в существующих организациях, поддержка создания новых инновационных компаний, реализация проектов лизинга речных транспортных и морских промысловых судов отечественного производства и др.

Предполагается, что наиболее острые проблемы отрасли будут решены. Конкурентоспособность отечественного судостроения достигнет расчетного уровня.

По данному сценарию к 2020 году объемы производства отрасли, по сравнению с 2010 годом возрастут почти в 4 раза, а к 2030 году - более чем в 5 раз.

Производительность труда (выработка на 1 работающего) возрастет к 2020 году более чем в 4 раза, к 2030 году - более чем в 5 раз.

Численность должна увеличиться к 2030 году примерно на 35 тыс. чел. Учитывалось, что будут построены новые верфи, что в состав интегрированных структур в дальнейшем будут включаться заводы, в настоящее время не относящиеся к судостроительной промышленности (например, будет обеспечено становление и развитие кластера судового машиностроения). Будет обеспечен рост привлекательности работы в судостроительной промышленности. Выйдет комплекс законов,

стимулирующих молодежь работать на промышленном производстве, или "конкурирующие" сектора экономики на рынке труда по каким-либо причинам проигрывают конкурентную борьбу за квалифицированные кадры.

При реализации данного прогноза средняя заработная плата к 2030 году должна достичь 100 тыс. руб. (в ценах 2011 года).

Пессимистический прогноз - Консервативный или энерго-сырьевой сценарий.

Прогноз разрабатывался на базе основных параметров сценария развития страны, анализа достигнутого уровня судостроительной промышленности и планов и программ развития отрасли, а также анализа проблемных вопросов и факторов.

Судостроительная отрасль во многом зависит от заказов и субсидий из федерального бюджета. Основные работы выполняются в рамках государственного оборонного заказа и военно-технического сотрудничества. Поэтому прогнозные оценки по росту объема продукции в интересах обороны и военно-технического сотрудничества увязаны с запланированным ростом валового внутреннего продукта и принятыми приоритетами в развитии флота.

Также при поддержке государства в отрасли предпринимаются меры, направленные на оптимизацию производственного потенциала промышленности и улучшения финансово-экономического положения организаций.

Поэтому на протяжении последних лет судостроительное производство и другие показатели отрасли растут более высокими темпами, чем по промышленности в целом и есть все предпосылки для сохранения этой тенденции. Исходя из этого, принятые темпы роста объема продукции в интересах обороны и военно-технического сотрудничества в судостроении на перспективу также несколько выше, чем по промышленности в целом.

В настоящее время в рамках ряда федеральных целевых программ, в особенности в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, предусмотрено техническое перевооружение организаций отрасли и реализация целого комплекса научно-исследовательских работ и опытно-конструкторских работ, направленных на повышение конкурентоспособности продукции, в первую очередь за счет роста качества товаров и сокращения сроков строительства.

В связи с этим даже по пессимистическому сценарию судостроительная промышленность в сфере гражданского судостроения должна развиваться более высокими темпами, чем оборонная продукция.

В то же время, в отличие от оптимистического прогноза (инновационный сценарий), в данном прогнозе предполагается, что в промышленности в целом полностью не будет преодолен ряд негативных тенденций и проблем.

Рост объема производства при незначительном приросте численности работающих будет обеспечиваться ростом производительности труда, связанным с обновлением научно-производственного потенциала.

По данному сценарию к 2020 году объемы производства отрасли, по сравнению с 2010 годом возрастут в 2,1 раза, а к 2030 году - более чем в 3 раза.

Производительность труда (выработка на 1 работающего) возрастет к 2020 году более чем в 1,9 раза, к 2030 году - более чем в 2,8 раза.

Численность должна увеличиться к 2030 году примерно на 10 тыс. чел.

В качестве основных показателей развития отрасли приняты параметры умеренно-оптимистического варианта прогноза.

При реализации государственной программы планируется достичь к 2030 году следующих макроэкономических показателей (в ценах 2012 года):

объем промышленного производства в гражданской сфере, млн. руб.  
- 260 000;

объем научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, млн. руб. - 80 000;

численность работающих в промышленности, среднегодовая, тыс. чел. - 145;

численность работающих в науке, среднегодовая, тыс. чел. - 35;

выработка на одного работающего в промышленности в гражданской сфере, тыс. руб./чел. - 4 500;

средняя заработная плата в отрасли, руб. - более 100 000.

Непринятие предусмотренных государственной программой мер по устранению проблем развития отечественного судостроения может с высокой степенью вероятности привести уже в ближайшие годы к весьма серьезным негативным последствиям.

В сфере военного кораблестроения существует угроза невыполнения основных параметров Государственной программы вооружения, что отрицательно повлияет на обороноспособность страны.

В области гражданского судостроения основными негативными последствиями являются:

дальнейшее снижение конкурентоспособности российских производителей на внутреннем и мировом рынках судостроения;

ослабление научно-технического и технологического потенциала страны из-за крайне низкого объема исследований на важных направлениях научно-технического развития, к которым относится развитие морской техники (объективная необходимость развития морской техники для освоения арктического шельфа и расширения судоходства в Арктике приведет к тому, что в решение соответствующих научно-технических проблем, в том числе в интересах российских судоходных и морских нефтегазодобывающих компаний, будут широко вовлечены зарубежные научные организации и судостроительные компании, в том числе - "неарктических" стран, что приведет к увеличению научно-технологического отставания России и безвозвратной потере тех сегментов мирового рынка, которые сегодня рассматриваются как перспективная ниша для российского судостроения);

снижение безопасности судоходства по причине дальнейшего старения флота, для рыболовного флота - в том числе из-за приобретения судов зарубежной постройки на вторичном рынке;

ухудшение экологической обстановки на внутренних водных путях и в морских прибрежных акваториях по причине эксплуатации флота, не соответствующего современным требованиям по экологии;

снижение уровня национальной безопасности в связи с увеличением доли стратегических грузов России, перевозимых зарубежными судоходными компаниями;

потери бюджета России от сокращения доли национальных грузов, перевозимых зарубежными компаниями, а также от сокращения объемов производства и числа рабочих мест (одно рабочее место в судостроении создает в среднем до семи рабочих мест в смежных отраслях промышленности);

возникновение проблем с занятостью населения в моногородах, основу промышленности которых составляет судостроение и смежные отрасли;

задержка с реализацией российских проектов на континентальном шельфе, поскольку на мировом рынке морской техники (в частности, рынке буровых платформ, рынке танкеров и газозовов высоких ледовых классов и рынке ледоколов) очевиден недостаток в судах и плавсредствах, пригодных для эксплуатации в условиях Арктики, а это влечет за собой существенные потери бюджета от недопоставок углеводородов на экспорт.

Как уже было указано, одни и те же организации судостроительной отрасли зачастую производят оба вида продукции - гражданскую и военную. Поэтому меры поддержки оборонных проектов имеют и опосредованное воздействие на стабильность выпуска гражданской продукции, и наоборот - развитие гражданского сектора способствует росту эффективности оборонного производства.

## РАЗДЕЛ 2

Приоритеты государственной политики в сфере реализации государственной программы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов государственной программы, сроков и этапов реализации государственной программы

### 2.1. Приоритеты государственной политики в судостроении

Приоритеты государственной политики в сфере реализации Государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроительной промышленности" определены в соответствии с основными положениями "Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года", утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р.

Концепцией определено, что целью государственной политики в сфере судостроения является создание новой конкурентоспособной судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Приоритетными направлениями государственной политики в области развития судостроительной промышленности определены следующие.

Первое направление - создание конкурентоспособной специализированной морской техники, в том числе судов и плавательных средств для освоения континентального шельфа и Северного морского пути, создание высокотехнологичных среднетоннажных транспортных судов и судов обеспечения, высокотехнологичных рыбопромысловых судов и морских и речных научно-исследовательских и научно-экспедиционных судов.

Второе направление - дальнейшее развитие и оптимизация проведенных институциональных преобразований в отрасли, переход к формированию кластерной системы развития и построения отрасли, развитию интегрированных структур по выпуску судового оборудования, развитие лизинга морской рыбопромысловой и речной техники.

Третье направление - развертывание программ содействия технологической модернизации, в том числе за счет поддержания кластерной политики развития регионов, а также продвижению продукции на рынки, включая:

содействие техническому перевооружению ведущих организаций отрасли до мирового уровня технологического развития, в том числе с привлечением средств от внебюджетной хозяйственной деятельности созданных интегрированных структур;

создание новых объектов научно-производственной базы;

содействие в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России.

"Стратегия развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года", утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2010 г. № 2205-р, направлена на обеспечение интересов Российской Федерации в Мировом океане, предусмотренных в Морской доктрине Российской Федерации на период до 2020 года, повышение эффективности основных видов морской деятельности, поддержание сбалансированности специализированного флота, а также на развитие морской деятельности в целом.

Основной целью "Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу", утвержденной приказом Министерства промышленности и энергетики Российской Федерации от 6 сентября 2007 года № 354, является создание нового конкурентоспособного облика судостроительной промышленности в составе крупных научных и производственных интегрированных структур на основе структурных преобразований, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы.

Приоритеты государственной политики в сфере реализации Программы также определены в соответствии с Основами государственной политики в области развития оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на период до 2020 года и дальнейшую перспективу, утвержденными Президентом Российской Федерации 1 марта 2010 года.

Целями государственной политики в области развития оборонно-промышленного комплекса, в том числе и судостроительной промышленности, в среднесрочной перспективе является реализация мер государственной поддержки стратегических организаций, прежде всего

созданных интегрированных структур, поддержание факторов их самостоятельного инновационного развития и позиций на отечественном и мировом рынках.

Гражданское судостроение - одна из основных отраслей промышленности ряда развитых стран. В таких государствах как Япония, Южная Корея, Норвегия, Финляндия продукция судостроительной промышленности обеспечивает значительную долю внутреннего валового продукта. Судостроение таких стран ориентировано либо на экспорт (Япония, Южная Корея, Финляндия), либо на ниши собственного внутригосударственного рынка (Норвегия). Ориентация отечественного судостроения на экспорт, как было отмечено выше, малоэффективна и неизбежно сопряжена с большой конкуренцией. По этой причине, развитие отечественного судостроения в ближайшие десятилетия должно базироваться на решении общегосударственных задач, в которых велика доля судостроительной продукции, и которые определяют цели государственной программы. Такими общегосударственными приоритетными направлениями являются:

обеспечение эффективной эксплуатации Северного Морского Пути, превращение Северного морского пути в национальную транзитную магистраль. Решение такой комплексной задачи требует в первую очередь строительства ледокольного флота, флота транспортных судов ледового плавания, новых технических решений, позволяющих рентабельно перевозить транзитные грузы.

эффективное и экологически безопасное освоение морских месторождений углеводородов на морском арктическом шельфе Российской Федерации. Основная техническая проблема, которая должна быть решена в ближайшие десятилетия - производство и доставка конечного продукта переработки углеводородного сырья по конкурентным ценам. К этой общегосударственной задаче примыкает задача добычи морских биологических ресурсов, что напрямую связано с обеспечением продовольственной безопасности Российской Федерации.

обеспечение транспортной доступности по внутренним водным путям для грузовых и пассажирских перевозок. Российская Федерация обладает внутренними водными путями протяженностью около 200 тыс. км, оснащенными системой каналов, соединяющих внутренние водоемы с внешними морями. Основной технической задачей для грузовых речных перевозок является максимально возможное продление сезона перевозок. В области пассажирских перевозок ставятся следующие

технические задачи: обеспечение круглогодичных пассажирских перевозок при повышении скорости, комфорта и безопасности.

Достижение положительных результатов по направленности поставленных общегосударственных задач для судостроительной отрасли возможно только при наличии научно-технического задела передового уровня, наличии инновационных транспортных технологий, создании новых технических элементов, обеспечивающих получение эффективных технических решений при безусловном удовлетворении важнейших в экстремальных условиях арктического шельфа и Северного морского пути требований по безопасности и экологичности.

Все три перечисленных направления, в большей или меньшей степени связанные с развитием технологий ледовой эксплуатации, представляют собой относительно свободные (от зарубежного присутствия) ниши на мировом судостроительном рынке. Здесь практически отсутствуют отработанные технические решения и технологии, обеспечивающие надежное и безопасное осуществление работ в условиях воздействия тяжелых ледовых нагрузок.

России представился уникальный исторический шанс изменить в свою пользу конкурентную ситуацию на рынке. Наша задача - нельзя потерять ни одного года в развитии технологий или наши основные конкуренты нас обгонят и решат за нас проблему обеспечения освоения шельфа и Северного морского пути. Задержка в разработке ожидаемых потребителями технологий приведет к тому, что соответствующие элементы продуктового ряда будут заполнены зарубежной техникой ("отвоевать" впоследствии это место у зарубежных производителей будет уже новой проблемой).

Приоритеты государственной политики в области судостроения также определены в иных стратегических документах, утвержденных Президентом Российской Федерации или Правительством Российской Федерации, в том числе указами Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 года № 596 "О долгосрочной государственной экономической политике", от 7 мая 2012 года № 603 "О реализации планов (программ) строительства и развития Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов и модернизации оборонно-промышленного комплекса" (в части развития оборонно-промышленного комплекса).

## 2.2. Цели, задачи, описание основных ожидаемых конечных результатов государственной программы

### 2.2.1. Цели и задачи государственной программы

Программа направлена на обеспечение независимой морской деятельности Российской Федерации и защиты ее государственных интересов в Мировом океане, морях и внутренних водах путем полного удовлетворения потребностей государства и отечественного бизнеса в современной конкурентоспособной отечественной продукции судостроения, на расширение объемов высокотехнологичного экспорта и увеличение вклада судостроительной промышленности в прирост внутреннего валового продукта.

С учетом перечисленного выше, цель Программы определена как достижение принципиального улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире и обеспечение возможности полного удовлетворения потребностей государства и отечественного бизнеса в современной продукции судостроения.

Конкурентоспособность в судостроении определяется как ценовыми факторами (себестоимость постройки, финансовые и кредитные возможности верфи и т.д.), так и неценовыми (новизна решений, технология постройки, качество изготовления, сроки поставки судна и т.д.).

Удовлетворение существенной доли потребностей государства в современной продукции судостроения обеспечивается действенными мерами по созданию условий для отработки перспективных и прорывных критических технологий в судостроении, а также восстановлению утраченных технологий и приведению производственных мощностей и кадрового состава организаций в соответствие с ожидаемыми портфелями заказов в рамках государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения.

Для достижения указанной цели необходимо решение следующих пяти задач:

создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники;

укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли;

обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и текущей Государственной программы вооружения;

развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли;

обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции.

#### 2.2.2. Основные ожидаемые результаты реализации государственной программы в разрезе основных задач

По задаче "Создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской техники":

создан научно-технический задел для производства конкурентоспособных высокоэкономичных судов и плавсредств гражданского назначения для морского, речного, рыбопромыслового флота и отраслей, осуществляющих добычу минеральных, биологических и энергетических ресурсов Мирового океана и континентального шельфа;

разработан комплекс промышленных критических и базовых технологий, обеспечивающих создание и производство приоритетных образцов военно-морской техники;

разработан комплекс проектов морских платформ для освоения месторождений нефти и газа на континентальном шельфе Арктических морей, газовозов и крупнотоннажных танкеров ледового плавания, мощных арктических ледоколов нового поколения, промысловых судов и других объектов морской техники;

созданы новые отечественные технологии в сфере судового машиностроения и приборостроения;

обеспечено относительное сокращение общего научно-технического и технологического отставания России от передовых стран.

По задаче "Укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли":

осуществлено техническое перевооружение на уникальных исследовательских, испытательных комплексах и стендах в основных концернах отрасли в интересах создания научно-технического задела для развития отрасли;

созданы производственные мощности, обеспечивающие строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и объектов морской техники;

осуществлено обновление производственной базы организаций оборонно-промышленного комплекса;

создан необходимый задел для увеличения в структуре производства судостроения доли высокотехнологичной продукции;

обеспечено создание и полномасштабное функционирование комплексного научного центра и центров компетенции в судостроительной отрасли;

развернуто строительство судов для внутренних водных путей, судов рыбопромыслового флота.

По задаче "Обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и текущей Государственной программы вооружения" решены все поставленные задачи в интересах реализации Государственной программы вооружения.

По задаче: "Развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли":

обеспечен высокий социальный эффект от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности.

По задаче "Обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции":

реализован комплекс мер по стимулированию расширения производства продукции отрасли, повышению эффективности и инвестиционной привлекательности судостроения.

Достижение цели Программы осуществляется путем скоординированного выполнения взаимоувязанных по задачам, срокам и ресурсам мероприятий Программы. В результате общий эффект от реализации Программы будет существенно превосходить сумму эффектов от результатов выполнения ее отдельных мероприятий.

Прямые выгоды государственного заказчика в результате реализации государственной программы следующие:

обеспечено в полной мере выполнение государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения, созданы условия для создания Военно-морского флота, способного противостоять действующим и потенциальным угрозам национальной безопасности страны;

обеспечена транспортная, энергетическая, сырьевая и продовольственная безопасность страны за счет создания условий для конкурентоспособного производства гражданской продукции судостроения;

обеспечено поступление налоговых платежей организациями судостроительной отрасли и смежных отраслей промышленности.

### 2.3. Сроки и этапы реализации государственной программы

Реализация Программы осуществляется в период 2013 - 2030 годы в 3 этапа.

На первом этапе (2013 - 2016 годы) будет завершено выполнение федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы, развернуты работы по реализации мероприятий подпрограмм "Развитие судостроительной науки", "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" (в части обеспечения госгарантий по основным проектам развития судостроительных мощностей), "Государственная поддержка", а также "Обеспечение реализации государственной программы" (организационные мероприятия).

На втором этапе (2017 - 2025 годы) будет развернут новый этап формирования упреждающего научно-технического задела в интересах развития как оборонной, так гражданской морской техники, будут в основном завершены работы по мероприятиям подпрограмм, связанных с развитием производственных мощностей гражданского судостроения, капитальным строительством объектов в интересах создания военно-морской техники нового поколения. Продолжатся работы по мероприятиям подпрограммы "Обеспечение реализации государственной программы".

Предполагается, что в этот период будет развернута реализация подпрограммы "Развитие гражданской морской и речной техники".

Начнут функционировать центры компетенции в основных концернах отрасли.

На третьем этапе (2026 - 2030 годы) будет завершена реализация мероприятий по развитию производственных мощностей, в том числе на основе реализации кластерной политики, созданных на первом-втором этапах развития научных центров в судостроении, созданы условия для дальнейшего инвестиционного и инновационного развития отрасли,

завершены работы в целом по Программе, достигнута основная цель, решены задачи и достигнуты конечные значения индикаторов.

#### 2.4. Показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач

Целевые показатели (индикаторы) Государственной программы разработаны в соответствии с основными параметрами "Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года", а также основных положений Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года "Инновационная Россия - 2020".

С учетом специфики Государственной программы, основные цели и задачи реализации которой связаны с развитием судостроительной промышленности, в систему целевых индикаторов и показателей, отражающих ее наиболее значимые результаты, включены:

Основные интегральные целевые индикаторы и показатели Государственной программы:

На первом этапе (к 2016 году):

количество вновь разработанных технологий - 1070 - 1180, в том числе соответствующих мировому уровню - 390 - 470;

количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений - 1120 - 1250, в том числе права на которые закреплены за Российской Федерацией - 910 - 1130;

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

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

Достижение к 2020 году:

На последующие этапы индикаторы и их значения будут уточнены при корректировке Программы после принятия соответствующими государственными органами власти решений, касающихся подпрограмм Программы, а также после развертывания работ по созданию Подпрограммы 2 "Развитие гражданской морской и речной техники" и федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2016 - 2025 годы".

Кроме этого, на значения индикаторов будут влиять дальнейшие инвестиционные планы отраслевых интегрированных структур, в том числе Открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация", а также других крупных организаций.

На втором этапе (к 2020 году):

рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году - в 1,4 раза;

рост фондовооруженности исследователя по отношению к 2011 году - в 5 раз;

доля фундаментальных и поисковых исследований в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в научных центрах судостроения - 14 процентов;

средний возраст работников в научных организациях судостроительной отрасли - 37 лет;

доля исследователей до 39 лет в общей численности работников в научном секторе судостроительной промышленности - 48 процентов;

средний возраст работников в промышленных организациях судостроительной промышленности - 35 лет.

На третьем этапе (к 2030 году):

увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году - в 5,1 раза;

объем выпуска гражданской продукции российского судостроения - 1,5 млн. тонн водоизмещения в период 2026 - 2030 годов;

рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году - в 4,5 раза;

доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей) - 60 процентов;

доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли - 78 процентов;

рост доли работников, имеющих научную степень, в общем количестве научных кадров, по отношению к 2011 году - в 2,5 раза;

обеспеченность полигонной базой судостроительной промышленности, расположенной на территории Российской Федерации - 100 процентов;

затраты на исследования и разработки в расчете на одного работника в научном секторе судостроительной отрасли - 3,0 млн. руб. / человека;

рост мощностей по обработке металла в корпусообрабатывающем производстве по отношению к 2011 году - в 1,6 раза;

доля количества высококвалифицированных рабочих мест от общего количества работающих в отрасли - 25 процентов;

выполнение целевых индикаторов Программы - 100 процентов;

достижение ожидаемых результатов реализации Программы - 100 процентов.

Структура и состав индикаторов государственной программы позволяет оценить эффективность реализации каждой из задач.

Индикаторы "увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году", "объем выпуска гражданской продукции российского судостроения", "рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году", "доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)" отражают результаты реализации государственной программы в целом.

Индикатор "увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году" отражает рост совокупного объема выпуска организаций судостроительной отрасли по отношению к уровню 2011 года. Данный показатель является наиболее общей характеристикой работы отрасли. Значения показателя вычислены на основании прогноза объемов выпуска организаций отрасли в результате проведения комплекса скоординированных мероприятий государственной программы.

Индикатор "объем выпуска гражданской продукции российского судостроения" отражает абсолютную величину объема выпуска отрасли на каждый год реализации государственной программы. Значения показателя вычислены на основании прогноза объемов выпуска организаций отрасли в результате проведения комплекса скоординированных мероприятий государственной программы.

Индикатор "рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году" отражает увеличение выработки на одного работающего в гражданской сфере судостроительной промышленности по отношению к уровню 2011 года. Данный показатель является отражением степени

использования трудовых ресурсов в отрасли. Вопросы человеческих ресурсов в отечественном судостроении являются крайне острыми, ввиду чего данный показатель определен как индикатор государственной программы в целом. Выработка на одного работающего рассчитывается как отношение объема выпуска продукции судостроительной отрасли в денежном выражении к суммарной численности работающих в отрасли. Значения показателя рассчитаны на основании прогноза объемов выпуска организаций отрасли и изменений в структуре и составе работающих в отрасли в результате проведения комплекса скоординированных мероприятий государственной программы.

Индикатор "доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)" выделен в качестве индикатора государственной программы в целом ввиду большого объема капитальных вложений в развитие действующих и создание новых судостроительных мощностей, предусмотренных государственной программой. Значения индикатора определены на основании информации о создании новых и модернизации действующих мощностей судостроительной промышленности в период 2012 - 2030 годов.

Индикаторы "рост фондовооруженности исследователя по отношению к 2011 году", "доля фундаментальных и поисковых исследований в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в научных центрах судостроения", "доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли", "рост доли работников, имеющих научную степень, в общем количестве научных кадров, по отношению к 2011 году", "обеспеченность полигонной базой судостроительной промышленности, расположенной на территории Российской Федерации", "средний возраст работников в научных организациях судостроительной отрасли", "доля исследователей до 39 лет в общей численности работников в научном секторе судостроительной промышленности", "затраты на исследования и разработки в расчете на одного работника в научном секторе судостроительной отрасли" выбраны в качестве индикаторов, отражающих уровень реализации подпрограммы "Развитие судостроительной науки". Они отражают эффективность вложений в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, капитальное строительство и кадровый потенциал судостроительной науки. Показатели напрямую связаны с результатами реализации подпрограммы.

В качестве индикаторов, отражающих уровень реализации подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" выбраны индикаторы "рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году", "рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году", "доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)", "рост мощностей по обработке металла в корпусообработывающем производстве по отношению к 2011 году", "средний возраст работников в промышленных организациях судостроительной промышленности". Данные показатели вычисляются на основании данных статистической отчетности и отражают уровень развития производственного и кадрового потенциала отрасли. Показатели напрямую связаны с результатами реализации подпрограммы.

В качестве индикатора, отражающего уровень реализации подпрограммы "Государственная поддержка" выбран индикатор "доля количества высококвалифицированных рабочих мест от общего количества работающих в отрасли". Индикатор "доля количества высококвалифицированных рабочих мест от общего количества работающих в отрасли" отражает социальный эффект от создания рабочих мест высокой квалификации.

Индикаторы "выполнение целевых индикаторов Программы" и "достижение ожидаемых результатов реализации Программы" отражают общую эффективность реализации государственной программы.

Индикаторы "количество вновь разработанных технологий", "количество вновь разработанных технологий соответствующих мировому уровню", "количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений", "количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений права на которые закреплены за Российской Федерацией", "доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли", "доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ" включены в перечень индикаторов государственной программы ввиду включения в государственную программу федеральную целевую программу "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, а также подпрограммы "Развитие

гражданской морской и речной техники". Перечень и значения данных индикаторов в части федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы установлены постановлением Правительства Российской Федерации от 21 февраля 2008 г. № 103.

## РАЗДЕЛ 3

## Обоснование выделения подпрограмм и включения в состав государственной программы реализуемых федеральных целевых программ

Решение поставленных задач в рамках Программы планируется обеспечить путем реализации группы подпрограмм, сформированных в соответствии с сегментацией сферы реализации Программы, по принципу обеспечения рационального масштаба объектов управления.

Каждая из подпрограмм реализует связанную (скоординированную) систему мероприятий, обеспечивающих в совокупности решение более чем одной задачи.

Программа состоит из 4-х предметных подпрограмм и одной обеспечивающей:

Подпрограмма 1. "Развитие судостроительной науки".

Подпрограмма 2. "Развитие гражданской морской и речной техники".

Подпрограмма 3. "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли".

Подпрограмма 4. "Государственная поддержка".

Подпрограмма 5. "Обеспечение реализации государственной программы".

Задачи подпрограмм по своему характеру являются частями соответствующих задач Программы, и решение каждой задачи прямо или косвенно влияет на выполнение остальных задач, что неизбежно при высокой связанности в рамках отрасли.

В состав данной Государственной программы включена одна действующая федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы.

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

## РАЗДЕЛ 4

## Обобщенная характеристика основных мероприятий государственной программы и ведомственных целевых программ подпрограмм государственной программы

Перечень основных мероприятий Программы сформирован исходя из их вклада в достижение целей федеральной целевой программы, подпрограмм и Программы в целом с учетом задач, в том числе определенных в директивных документах, имеющих отношение к отечественному судостроению, а также исходя из среднесрочных ориентиров государственной политики.

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

В частности, в федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы и в мероприятиях подпрограмм учтены направления межотраслевых технологических платформ "Освоение океана", "Технологии добычи и использования углеводородов", "Технологии экологического развития" и других, которые обеспечиваются деятельностью судостроительной промышленности России. Средства для их реализации - это действующие федеральные целевые программы и привлеченные средства организаций.

При формировании мероприятий Программы основным критерием являлась общественно значимая результативность и социально-экономическая эффективность каждого конкретного мероприятия.

Реализация мероприятий Программы обеспечит решение основных задач по созданию конкурентоспособной в сфере гражданского судостроения и эффективной с позиции удовлетворения потребностей государства в отрасли, и ее дальнейшему развитию.

Ниже в табличной форме представлены все подпрограммы, действующая федеральная целевая программа, а также основные мероприятия, которые обеспечивают решение каждой конкретной задачи.

Подпрограмма 1	Развитие судостроительной науки
Основное мероприятие 1.1.1	Формирование опережающего научно-технического задела по основным направлениям развития военно-морской техники и систем морского оружия
Основное мероприятие 1.1.2	Формирование опережающего научно-технического задела в обеспечение развития морской и речной техники гражданского назначения
Основное мероприятие 1.1.3	Формирование и развитие государственного научного центра по решению широкого спектра основополагающих проблем развития отечественного судостроения и центров компетенции на базе основных концернов отрасли по решению различных научно-технических проблем и разработке критических технологий
Основное мероприятие 1.2.4	Комплекс мероприятий по техническому перевооружению уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов в государственном научном центре и центрах компетенции, а также по созданию, реконструкции и комплексному развитию полигонной базы судостроительной промышленности
Основное мероприятие 1.4.5	Организация в государственном научном центре и центрах компетенции систем отраслевого и междисциплинарного образования
Основное мероприятие 1.5.6	Комплекс мероприятий по трансферу технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также на мировой рынок
Подпрограмма 2	Развитие гражданской морской и речной техники
Основное мероприятие 2.1.1	Разработка новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники, в том числе обладающих потенциально высокой конкурентоспособностью на мировом рынке, проведение системных исследований развития морских технологий и рынков

Основное мероприятие 2.1.2	Создание пилотных экспериментальных (демонстрационных) образцов высокотехнологичных судов, предназначенных для массовой постройки
Основное мероприятие 2.1.3	Закупка передовых зарубежных технологий и лицензий на строительство объектов и организацию в России производства современного технологического оборудования и другой продукции, разработанной ведущими фирмами мира
Подпрограмма 3	Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли
Основное мероприятие 3.2.1	Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе
Основное мероприятие 3.2.2	Развитие и оптимизация производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе
Основное мероприятие 3.2.3	Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе)
Подпрограмма 4	Государственная поддержка
Основное мероприятие 4.2.1	Стимулирование развития инновационного производства в судостроительной промышленности
Основное мероприятие 4.5.2	Содействие в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России
Основное мероприятие 4.5.3	Формирование утилизационных фондов применительно к отдельным группам судов (рыбопромысловые, пассажирские внутреннего плавания)

Подпрограмма 5	Обеспечение реализации государственной программы
Основное мероприятие 5.5.1	Системно-аналитическое и экспертное сопровождение управления реализацией мероприятий государственной программы в целом
Основное мероприятие 5.5.2	Координация и сопровождение реализации комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках государственной программы, в том числе осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности
Основное мероприятие 5.5.3	Координация и обеспечение взаимосвязки инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, осуществления технического перевооружения уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов концернов отрасли в интересах создания опережающего научно-технического задела в судостроении
Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы (№ 7)	
Основное мероприятие 7.1.1	Комплекс научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках технологических направлений 1-7 федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники» на 2009-2016 годы по разработке новых технологий, концептуальных проектов гражданской морской техники и проведению системных исследований развития морских технологий и рынков
Основное мероприятие 7.2.2	Строительство, реконструкция и техническое перевооружение объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы

- Основное мероприятие 7.2.3 Закупка передовых зарубежных технологий и лицензий на строительство объектов и организацию в России производства современного технологического оборудования и другой продукции, разработанной ведущими фирмами мира (в рамках раздела "Прочие расходы" федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, мероприятие 4)
- Основное мероприятие 7.5.4 Реализация мероприятия 1 раздела "Прочие расходы" федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы по информационно-аналитическому и экспертному сопровождению реализации мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы. Работа научно-экспертного совета по научному сопровождению
- Основное мероприятие 7.5.5 Реализация мероприятия 2 раздела "Прочие расходы" федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы по организации функционирования в судостроительной промышленности систем обеспечения качества продукции, сертификации производства, научной и конструкторской базы
- Основное мероприятие 7.5.6 Реализация мероприятия 3 раздела "Прочие расходы" федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы по организации работ по закреплению прав на результаты научно-технической деятельности. Осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности

Примечание: Шифр каждого основного мероприятия состоит из трех цифр. Первая цифра обозначает номер подпрограммы или федеральной целевой программы, в рамках которой реализуется основное мероприятие. Вторая - номер задачи, для выполнения которой реализуется данное мероприятие. Третья - номер мероприятия по порядку в рамках подпрограммы или Программы.

В рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы для обеспечения перспективного развития отечественной гражданской морской техники будет решена задача формирования научно-технического задела в обеспечение развития отечественного гражданского судостроения, конструкционных материалов, судовых двигателей, движителей, агрегатов, систем и радиоэлектронного оборудования.

Федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы предусмотрена также разработка концептуальных проектов гражданской морской техники. Это обеспечит возможность создания на российских верфях перспективных судов с улучшенными техническими, стоимостными и эксплуатационными показателями, соответствующими или превосходящими мировой уровень. Реализации таких проектов должна предшествовать разработка новых конструкторских и технологических решений в отношении всех компонентов, влияющих на показатели конкурентоспособности.

В рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы предполагается реализация мероприятий направленных на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы для сохранения и укрепления потенциала отрасли в целях проведения фундаментальных и прикладных исследований, связанных с разработкой новой гражданской морской техники.

Основными мероприятиями федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы являются:

1. Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы:

разработка технологий создания морской техники для освоения шельфа, создание научного задела, производственных технологий, конкурентоспособного комплектующего оборудования и проведение системных исследований развития морских технологий и рынков;

разработка концептуальных проектов транспортных судов различных классов и назначений;

разработка концептуальных проектов судов для добычи и переработки биоресурсов.

2. Капитальные вложения:

строительство, реконструкция и техническое перевооружение объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы государственных унитарных предприятий;

взносы Российской Федерации в уставные капиталы акционерных обществ в целях обеспечения разработки и создания конкурентоспособной отечественной гражданской морской техники.

### 3. Прочие нужды:

информационно-аналитическое и экспертное сопровождение реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, организация функционирования в судостроительной промышленности систем обеспечения качества продукции, сертификация, реализация мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности.

К ключевым результатам реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, в первую очередь, относятся пилотные (концептуальные) проекты наиболее востребованной продукции судостроения по всем сферам ее применения (шельф, морской транспорт, рыбопромысловые суда, научно-исследовательские суда, транспортные и специальные суда для внутреннего водного транспорта).

Важной задачей для совершенствования технологий в судостроении является развитие производственных, проектно-конструкторских и научно-исследовательских организаций отрасли для создания условий для отработки перспективных и прорывных критических технологий в судостроении, а также приведения мощностей организаций в соответствие с ожидаемым портфелем заказов оборонной направленности

## РАЗДЕЛ 5

## Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

## 5.1. Законодательная поддержка судостроения

Система мер государственной поддержки национального судостроения и судоходства, которая будет соответствовать общепринятой мировой практике ведущих морских стран, в Российской Федерации только начинает создаваться.

В бюджет страны с 2009 года включаются целевые статьи расходов, направленные на развитие судостроительной промышленности:

- взносы в уставные капиталы ряда организаций;
- средства соответствующих федеральных целевых программ;
- субсидии на оплату процентов за кредит и лизинг транспортных и рыбопромысловых судов, построенных в России.

Как инструмент государственного регулирования в сфере реализации Программы осуществляется комплекс налоговых, таможенных и иных льгот (субсидий), направленных на поддержку и развитие отечественного судостроения и судоходства, в частности:

- налоговые льготы для судовладельцев (судоходных компаний), регистрирующих свои суда в Российском международном реестре судов: налоги на добавленную стоимость при приобретении судна, прибыль, имущество, транспортный налог, страховые взносы в ПФ, ФСС и ФФОМС РФ с заработной платы;

- налоговые и таможенные льготы для организаций судостроительной промышленности, получивших, в соответствии с Федеральными законами от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ "Об особых экономических зонах в Российской Федерации" и от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства", статус промышленно-производственной особой экономической зоны: налог на добавленную стоимость при приобретении материалов и ресурсов, комплектующих изделий и оборудования, часть налога на прибыль, перечисляемую в бюджет субъектов Российской Федерации, налог на имущество и земельный налог на срок до 10 лет с момента организации особой экономической зоны, таможенные платежи.

Использование вышеперечисленных мер позволит:

судовладельцам (судоходным компаниям) - повысить рентабельность и конкурентоспособность эксплуатируемого флота, в результате чего они получат возможность пополнения и улучшения качественного состава флота за счет списания морально и физически устаревших судов и приобретения новых, в т. ч. и построенных в отечественных судостроительных организациях. В качестве примера была проведена оценка финансовых прогнозных показателей от сдачи в аренду "НИС-катамаран", концептуальный проект которого был разработан в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы, с учетом и без учета действующих льгот. Как показала оценка, использование льгот способствует увеличению чистой прибыли судовладельца на 49 % за счет уменьшения строительной стоимости судна (исключается налог на добавленную стоимость) и соответственного уменьшения выплат по банковским процентам за меньшую величину кредитных средств, а также снижению налоговых выплат в бюджеты всех уровней. Срок окупаемости судна при этом снижается с 10 до 7 лет, а за оставшиеся 18 лет эксплуатации (при 25-летнем плановом сроке) будет получена прибыль, достаточная для строительства 2,9 ед. аналогичных судов против 1,7 в варианте без использования льгот;

организациям отечественного судостроения - увеличить портфель заказов, а также повысить рентабельность производства, в результате чего они получат возможность за счет дополнительной прибыли выполнить модернизацию и техническое перевооружение своих в настоящее время значительно изношенных и морально устаревших основных фондов, ликвидировав при этом или существенно уменьшив техническую и технологическую отсталость от лидеров мирового судостроения. В качестве примера была проведена оценка стоимости строительства упомянутого "НИС-катамаран", с учетом и без учета действующих льгот. Как показала оценка, использование льгот способствует увеличению чистой прибыли судостроительной верфи на 18%. Кроме того, увеличение портфеля заказов организации также приведет к увеличению его прибыли, как минимум, в прямой пропорции.

В свете вступления России во Всемирную торговую организацию примечательно то обстоятельство, что используемые в настоящее время меры для поддержки и развития отечественного судостроения и судоходства не противоречат "Соглашению стран-членов Всемирной

торговой организации по субсидиям и компенсационным мерам", так как являются "неспецифичными". "Неспецифичность" определяется тем, что они могут быть практически автоматически получены любым собственником построенного в Российской Федерации или приобретенного за рубежом судна при условии его регистрации в Российском международном реестре судов, а также любой судостроительной верфью, выигравшей конкурс на получение статуса особой экономической зоны.

Такие же меры поддержки отечественного судостроения необходимо осуществить и в последующих нормативно-правовых актах. Среди таких мер можно выделить следующие:

содействие государства в получении судостроительными организациями статуса промышленно-производственной особой экономической зоны;

содействие государства в развитии лизинга судов и морских сооружений для освоения шельфа, построенных в российских организациях на класс Российского морского регистра судоходства, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость российского континентального шельфа, и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов. Здесь и далее необходимо иметь в виду, что данная субсидия не направлена на импортозамещение, так как зарубежные верфи, как правило, не занимаются строительством судов и плавсредств ледового класса, удовлетворяющих требованиям Российского морского регистра судоходства. Поэтому она не может быть признана "специфичной" и противоречащей "Соглашению стран-членов Всемирной торговой организации по субсидиям и компенсационным мерам";

субсидирование части затрат на уплату процентов по кредитам и лизинговым платежам, полученным в российских кредитных организациях на строительство в России судов и морских сооружений для шельфа на класс российского классификационного общества, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость российского континентального шельфа, и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов;

внесение изменения в действующий порядок согласования и финансирования за счет средств федерального бюджета объектов

судостроения с целью конкретизировать и упростить процедуры и четко определить порядок планирования и принятия решений, организации проведения конкурсов по выбору подрядных организаций для строительства судов (морской техники), строительство которых предусматривает серийность производства (две и более единицы);

предоставление государственных гарантий по крупным кредитам российских и зарубежных инвесторов на постройку в России на класс российского классификационного общества, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость российского континентального шельфа, и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов ледостойких платформ, специальных судов, морских сооружений, плавучих и прибрежных терминалов для размещения заводов для сжижения газа и переработки углеводородов в конечную дорогостоящую продукцию, терминалов для ее хранения и отгрузки морским транспортом;

частичное использование для создания современных судостроительных комплексов средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (на возвратной основе) и т. д.

В части развития отечественного рыбопромыслового флота необходимо:

внести изменения в Федеральный закон "О рыболовстве и сохранении водных биологических ресурсов" с целью создания условий для строительства судов рыбопромыслового флота в отечественных судостроительных организациях;

рассмотреть возможность создания Правительством Российской Федерации Фонда утилизации морских рыбопромысловых судов возрастом 26 - 30 лет и более. Средства этого фонда могут использоваться исключительно на цели строительства новых рыбопромысловых судов, т. е. засчитываться как целевой взнос компании-лизингополучателя.

Принятие перечисленных выше и иных мер обеспечит пополнение портфеля заказов организаций отечественного судостроения и, на базе этого, конструктивное продолжение с 2012 года реализации инвестиционных проектов модернизации их мощностей и строительства в России современных морских транспортных и рыбопромысловых судов, морской техники для освоения шельфа. В конечном итоге эти меры будут способствовать реализации мероприятий подпрограмм "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения" и

"Обеспечение эффективности производства и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения" и оказывать существенное влияние на следующие индикаторы государственной программы:

"Увеличение объема выпуска гражданской продукции российского судостроения в денежном выражении по отношению к 2011 году";

"Объем выпуска гражданской продукции российского судостроения";

"Доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)";

"Количество созданных инновационных организаций в отрасли";

"Рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году".

## 5.2. Развитие системы лизинга морской и речной техники

"Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу" предусмотрено создание системы государственно-частного партнерства на основе использования лизинга, как одного из финансовых инструментов, способного стимулировать совершенствование производственных процессов и внедрение технологических инноваций в отрасли.

Лизинг в судостроении характеризуется рядом особенностей, обусловленных, в частности, длительными сроками окупаемости судов (8 - 12 лет и более) и их высокой стоимостью. Вместе с тем, в сравнении с альтернативными способами финансирования (собственные средства или банковский кредит), лизинг в ряде случаев обладает преимуществами, основным из которых является отсутствие требований к лизингополучателю по единовременному отвлечению значительных оборотных средств, кроме выплаты авансовых платежей в размере от 15 до 25 % стоимости судна или технологического оборудования.

Комплексным планом действий по реализации "Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу" (утвержден приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 29.08.2008 г. № 112) в рамках направления "Законодательное и нормативно-правовое обеспечение развития судостроения" предусмотрена организация работы по реализации порядка субсидирования части расходов по уплате лизинговых платежей транспортным компаниям и пароходствам, а также

разработка и реализация конкретных проектов лизинга гражданских судов отечественного производства.

В последние годы было обеспечено участие государства в реализации проектов лизинга морских и речных судов посредством инвестиций в уставной капитал открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация", а также субсидии российским судовладельцам на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей на приобретение судов, построенных на российских верфях на класс российского классификационного общества, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость российского континентального шельфа, и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов.

В настоящее время наибольшие проблемы с организацией финансирования строительства судов испытывают, в первую очередь, средние и малые судоходные и рыболовные компании. Реальным путем решения этих проблем может быть активная деятельность специализированной лизинговой компании, которая объединит разрозненные и слабо финансово обеспеченные заказы отдельных компаний на строительство 1 - 2 судов в относительно крупные серии (от 8 - 10 судов). Укрупнение серийности постройки при лизинге позволит не только оптимизировать и удешевить строительство судов, но и организовать межзаводскую кооперацию, а также системную закупку по существенно более низким оптовым ценам и поставку для них импортного судового комплектующего оборудования, стоимость которого может составлять до 50 - 60 % от цены судна.

Потенциальными клиентами такой лизинговой компании (компаний) могут будут:

российские судоходные компании, большинство из которых не в состоянии самостоятельно осуществить полный объем финансирования строительства судов на российских верфях;

российские государственные структуры, имеющие (или предполагающие иметь) в своем составе суда и/или другие плавучие средства, необходимые им для выполнения своих функций (Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство природных ресурсов Российской Федерации, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, Российская

академия наук, Федеральное агентство по рыболовству и др.), однако, в силу разных причин, неспособные самостоятельно организовать их строительство и финансирование;

русские судостроительные заводы (верфи), которые зачастую не могут самостоятельно организовать строительное финансирование судов и, прежде всего, закупку импортного судового оборудования, а также приобретение крупного технологического оборудования для модернизации производства;

зарубежные судоходные компании, пытающиеся заказать постройку судов на русских верфях, но не получающие от верфей так называемых возвратных гарантий на свои авансовые платежи, составляющие до 40 % цены судна.

Перечисленные направления деятельности лизинговой компании требуют долгосрочного финансового обеспечения, в том числе и бюджетного, на возвратной основе, включая возможность получения субсидий на покрытие части процентных ставок по кредитам коммерческих банков, поскольку их действующий уровень, неприемлем для лизинговой деятельности.

Финансирование лизинговой деятельности из государственного бюджета Российской Федерации должно осуществляться при следующих условиях:

строительство на русских верфях;

строительство по проектам русских проектных организаций;

строительство на класс русского классификационного общества, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость русского континентального шельфа;

эксплуатация судов под флагом Российской Федерации с регистрацией в Русском международном реестре судов, как минимум, на срок возмещения обязательств по выделенной помощи государства.

Практическим шагом в направлении создания подобной лизинговой компании стало преобразование федерального государственного унитарного предприятия "Внешнеэкономическое предприятие "Судозэкспорт", которое в течение нескольких последних лет специализировалось в области разработки и развития лизинговых схем в судостроительной, судоходной и рыбопромышленной отраслях, в открытое акционерное общество (100 %-ной федеральной собственности) с включением его в состав открытого акционерного

общества "Объединенная судостроительная корпорация" (Указ Президента Российской Федерации от 9 июня 2010 г. № 696).

Согласно действующим программам и проектировкам (на основе разработанного открытым акционерным обществом "Объединенная судостроительная корпорация" маркетингового прогноза программы производства гражданской судостроительной продукции) развития морского и речного транспортного флота и рыбопромыслового флота, в период 2011 - 2020 годов с использованием системы лизинга может быть построено не менее 250 судов речного и смешанного плавания и промысловых судов. Для этого может быть использован механизм реализации проектов строительства на территории России и передачи в лизинг новых гражданских судов, предложенный открытым акционерным обществом "Объединенная судостроительная корпорация", - с привлечением 20 % средств заказчика, 40 % - средств открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" и 40 % - средств лизинговых компаний, при субсидировании из бюджета значительной части процентов за кредит и лизинговые платежи.

Реализация такой масштабной программы лизинга может полностью загрузить не менее 10-ти судостроительных заводов средней мощности и численности, т.е. обеспечит на этот период высококвалифицированной работой не менее 10 тысяч человек. При стабильной загрузке этих заводов в течение ближайших 4 - 5 лет можно будет осуществить их техническую и технологическую модернизацию, в том числе за счет закупки или лизинга современного импортного технологического оборудования.

## РАЗДЕЛ 6

Прогноз сводных показателей государственных заданий  
по этапам реализации государственной программы

В рамках Программы не предусматривается оказание федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ).

## РАЗДЕЛ 7

Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации государственной программы

В реализации Программы будут принимать участие все интегрированные структуры и большинство акционерных обществ с государственным участием, созданных в судостроительной промышленности, а также ряд организаций других отраслей и ведомств.

Основными участниками государственной программы являются следующие организации с государственным участием:

открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация";

открытое акционерное общество "Концерн "Моринформсистема - Агат";

открытое акционерное общество "Концерн "Океанприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Гранит-Электрон";

открытое акционерное общество "Концерн "Морское подводное оружие - Гидроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Центральный научно-исследовательский институт "Электроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Научно-производственное объединение "Аврора";

открытое акционерное общество "Центр технологии судостроения и судоремонта";

федеральное государственное унитарное предприятие "Крыловский государственный научный центр";

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный научно-исследовательский институт конструкционных материалов "Прометей".

Государственные корпорации будут выступать в качестве заказчиков конечной продукции судостроения, их непосредственное участие в реализации государственной программы не предполагается.

Привлечение общественных организаций и государственных внебюджетных фондов к реализации государственной программы не предполагается.

## РАЗДЕЛ 8

Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации государственной программы<sup>1</sup>

Финансирование государственной программы на период 2012 - 2014 годов полностью соответствует федеральному закону № 371-ФЗ от 30 ноября 2011 года "О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов".

Основой финансирования государственной программы являются работы по созданию научно-технического задела в рамках федеральных целевых программ. Финансирование научного задела осуществляется на постоянной основе с привлечением государственных средств на уровне до 20 млрд. рублей в год с преимущественным финансированием за счет средств федерального бюджета. Научно-технический задел должен быть профинансирован государством ввиду некоммерческого характера большинства исследований и разработок.

Рост объемов финансирования, начиная с 2015 года, обусловлен, в первую очередь, значительными вложениями в создание судостроительных комплексов и кластеров в Северо-Западном, Дальневосточном и Южном федеральных округах страны. Тенденции финансирования данных мероприятий основаны на потребностях, представленных открытым акционерным обществом "Объединенная судостроительная корпорация" и проектных проработках открытого акционерного общества "Центр технологии судостроения и судоремонта".

С 2018 года объемы государственного финансирования капитального строительства планируется сократить, сохранив и несколько увеличив объем финансирования мероприятий по проведению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и созданию научных центров.

После 2025 года запланировано сохранение объемов финансирования мероприятий государственной программы на уровне 2024 - 2025 годов.

Реализация Подпрограммы 1 "Развитие судостроительной науки" предполагает осуществление мероприятий по формированию и развитию

---

<sup>1</sup> Вся приведенная в данном разделе Программы информация по ресурсному обеспечению за счет средств федерального бюджета государственной программы (с расшифровкой по главным распорядителям средств федерального бюджета, федеральным целевым программам, основным мероприятиям подпрограмм после 2015 года носит предварительный, ориентировочный характер и будут уточняться и корректироваться)

научных центров по решению проблем развития отечественного судостроения. Период реализации подпрограммы - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета 122 999,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 7 963,35 млн. руб.

Основное мероприятие 1.1.1. направлено на формирование опережающего научно-технического задела по основным направлениям развития военно-морской техники и систем морского оружия.

Период реализации мероприятия - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 37 100,0 млн. руб.

Основное мероприятие 1.1.2. направлено на формирование опережающего научно-технического задела в обеспечение развития морской и речной техники гражданского назначения.

Период реализации мероприятия - 2017 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 46 600,0 млн. руб.

Основное мероприятие 1.1.3. направлено на формирование и развитие государственного научного центра по решению широкого спектра основополагающих проблем развития отечественного судостроения и центров компетенции на базе основных концернов отрасли по решению различных научно-технических проблем и разработке критических технологий.

Период реализации мероприятия - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 2 590,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 777,0 млн. руб.

Основное мероприятие 1.2.4. направлено на выполнение комплекса мероприятий по техническому перевооружению уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов в государственном научном центре и центрах компетенции, а также по созданию, реконструкции и комплексному развитию полигонной базы судостроительной промышленности.

Период реализации мероприятия - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 31 909,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 4 786,35 млн. руб.

Основное мероприятие 1.4.5. направлено на организацию в государственном научном центре и центрах компетенции систем отраслевого и междисциплинарного образования.

Период реализации мероприятия - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 3 400,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 1 700,0 млн. руб.

Основное мероприятие 1.5.6. направлено на выполнение комплекса мероприятий по трансферу технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также на мировой рынок.

Период реализации мероприятия - 2016 - 2025 годы.  
Финансирование из средств федерального бюджета - 1 400,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 700,0 млн. руб.

В рамках Подпрограммы 2 "Развитие гражданской морской и речной техники" предполагается выполнение мероприятий, направленных на развитие технологий в области гражданского судостроения.

Период реализации подпрограммы 2017 - 2025 годы.  
Финансирование из средств федерального бюджета 90 270,0 млн.руб., из внебюджетных средств - 31 213,0 млн.руб.

Основное мероприятие 2.1.1. направлено на разработку новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники, в том числе обладающих потенциально высокой конкурентоспособностью на мировом рынке, проведение системных исследований развития морских технологий и рынков.

Период реализации подпрограммы - 2017 - 2025 годы.  
Финансирование из средств федерального бюджета 69 610,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 20 883 млн. руб.

Основное мероприятие 2.1.2. направлено на создание пилотных экспериментальных (демонстрационных) образцов высокотехнологичных судов, предназначенных для массовой постройки.

Период реализации подпрограммы - 2017 - 2025 годы.  
Финансирование из средств федерального бюджета 17 500,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 8 750,0 млн. руб.

Анализ эффективности реализации подпрограммы выполнен в разрезе основных пяти укрупненных сегментов рынка:

- "Средства для освоения шельфа";
- "Средства для развития морского транспорта";
- "Суда и плавсредства для внутренних водных путей";
- "Средства для добычи и переработки биоресурсов";
- "Средства для обеспечения Северного морского пути".

При выполнении расчетов величина расходной части бюджета на данную подпрограмму была дополнена 50 % стоимости Подпрограммы 1, которая участвует в создании научного задела для развития морской и речной техники гражданского назначения.

Потенциальный объем продаж, который обусловлен реализацией мероприятий Подпрограммы 2, определен с учетом вероятности, что указанные сегменты внутреннего рынка могут быть заняты отечественной промышленностью. Оценка проведена по группам судов и морской техники, в создании которой российская судостроительная промышленность может иметь необходимую конкурентоспособность.

Основное мероприятие 2.1.3. направлено на закупку передовых зарубежных технологий и лицензий на строительство объектов и организацию в России производства современного технологического оборудования и другой продукции, разработанной ведущими фирмами мира.

Период реализации подпрограммы - 2017 - 2025 годы. Финансирование из средств федерального бюджета 3 160,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 1 580,0 млн. руб.

В рамках Подпрограммы 3 "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" предполагается выполнение мероприятий, направленных на модернизацию и развитие судостроительных комплексов (верфей) в разных федеральных округах Российской Федерации.

Период реализации подпрограммы - 2012 - 2020 годы. Финансирование всех основных мероприятий подпрограммы осуществляется в основном из внебюджетных средств - 159 700,0 млн. руб., а из средств федерального бюджета только - 27 500 млн. руб. Объемы подлежат уточнению по мере проработке бизнес-планов конкретных проектов.

Поддержка реализации кластерной политики в части техперевооружения организаций судостроения осуществляется в рамках действующих федеральных целевых программ.

Исключением является реализация основного мероприятия 3.2.1., которое направлено на развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе России, в том числе поддержку реализации кластерной политики в округе.

Период реализации основного мероприятия - 2013 - 2019 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 27 500,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 75 700,0 млн. руб.

Основное мероприятие 3.2.2. направлено на развитие и оптимизацию производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-

Западном федеральном округе России, в том числе поддержку реализации кластерной политики в округе.

Период реализации основного мероприятия - 2014 - 2020 годы.  
Финансирование из внебюджетных средств - 77 200,0 млн. руб.

Основное мероприятие 3.2.3. направлено на развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе).

Период реализации основного мероприятия 2015 - 2018 годы.  
Финансирование из внебюджетных средств - 6 800,0 млн. руб.

В рамках Подпрограммы 4 "Государственная поддержка" предполагается осуществление комплекса мер по обеспечению эффективности организаций судостроительной промышленности (в первую очередь, входящих в открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация") и стимулированию развития производства в отрасли, включая развитие системы лизинга.

Период реализации подпрограммы - 2013 - 2030 годы.  
Финансирование из средств федерального бюджета - 43 400,50 млн. руб.,  
из внебюджетных средств - 33 047,05 млн. руб.

Основное мероприятие 4.2.1. предполагает стимулирование развития инновационного производства в судостроительной промышленности.

Период реализации основного мероприятия - 2013 - 2014 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 6 600,0 млн. рублей.

Основное мероприятие 4.5.2. предполагает реализацию мероприятий по содействию в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России.

Период реализации основного мероприятия - 2013 - 2024 годы.

Для оценки размера потребностей в субсидировании процентов по кредиту и лизингу для финансирования строительства судов российскими заказчиками на российских верфях в указанный период представляется корректным исходить из следующих допущений:

потенциал отечественных верфей в пересчете на условные сухогрузы дедвейтом 5000 т оценивается в настоящее время в размере 25 - 30 судов в год;

потребность в строительстве судов для обеспечения баланса спроса и предложения тоннажа в условиях ожидаемого выбытия старого флота составляет порядка 25 судов в год;

размер субсидий в год на 1 судно составляет в среднем 25,4 млн. руб. (цифра получена путем усреднения размера субсидий по осуществляемым в настоящее время пяти проектам строительства 48 сухогрузных и наливных судов дедвейтом 5000 - 7000 т).

Исходя из вышеназванных допущений на реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета - 26 800,50 млн. руб., из внебюджетных средств - 30 047,05 млн. руб.

Следует отметить, что только субсидирование процентных ставок делает российские верфи конкурентоспособными по сравнению с зарубежными верфями и позволяет российским судоходным компаниям размещать заказы на отечественных верфях.

Основное мероприятие 4.5.3. предполагает реализацию мероприятий по формированию утилизационных фондов применительно к отдельным группам судов (рыбопромысловые, пассажирские внутреннего плавания).

Период реализации основного мероприятия 2021 - 2030 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 10 000,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 3 000,0 млн. рублей.

В рамках Подпрограммы 5 "Обеспечение реализации государственной программы" предполагается реализация комплекса мероприятий, направленных на обеспечение создания условий для реализации Программы.

Период реализации подпрограммы - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 5 575,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 298,5 млн. рублей.

Основное мероприятие 5.5.1. предполагает реализацию мероприятий по системно-аналитическому и экспертному сопровождению управления реализацией мероприятий Программы в целом.

Период реализации основного мероприятия - 2016 - 2030 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 2 590,0 млн. рублей.

Финансирование мероприятия полностью осуществляется за счет бюджетных средств.

Основное мероприятие 5.5.2. предполагает реализацию мероприятий по координации и сопровождению реализации комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках

государственной программы, в том числе осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности.

Период реализации основного мероприятия - 2017 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 2 545,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 254,5 млн. рублей.

Основное мероприятие 5.5.3. предполагает реализацию мероприятий по координации и обеспечению реализации инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, осуществления технического перевооружения уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов концернов отрасли в интересах создания опережающего научно-технического задела в судостроении.

Период реализации основного мероприятия - 2016 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 440,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 44,0 млн. рублей.

Финансовое обеспечение федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы предусматривает систему инвестирования с привлечением средств федерального бюджета и внебюджетных средств, с возможным привлечением инвесторов, займов и кредитов. Сроки реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы в рамках государственной программы: 2013 - 2016 годы.

Объем финансирования мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы на период 2013 - 2016 годов составляет из средств федерального бюджета - 48 199,0853 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), из внебюджетных средств - 25 626,0997 млн. рублей.

Около 66 процентов расходов, предусмотренных на реализацию федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы, составляют средства федерального бюджета, остальные расходы осуществляются за счет внебюджетных средств.

Реализация инновационных проектов, взаимоувязанных с соответствующими мероприятиями других федеральных целевых программ, - основное и наиболее емкое направление финансирования федеральной целевой программы. Финансирование этих мероприятий будет осуществляться за счет средств федерального бюджета и средств внебюджетных источников. По основному мероприятию 7.1.1. "Комплекс

научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках технологических направлений 1-7 федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы по разработке новых технологий, концептуальных проектов гражданской морской техники и проведению системных исследований развития морских технологий и рынков" объем финансирования в период 2013 - 2016 годов составляет из средств федерального бюджета - 36 870,95 млн. рублей, из внебюджетных средств - 19 980,6 млн. рублей.

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

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

Вторым по значимости направлением федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы являются капитальные вложения (основное мероприятие 7.2.2 "Строительство, реконструкция и техническое перевооружение объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы"). Объем финансирования в 2013 - 2016 годах составляет из средств федерального бюджета - 8 837,5003 млн. рублей, из внебюджетных средств - 3 893,4997 млн. рублей.

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

Финансирование этих мероприятий будет осуществляться в установленном порядке за счет средств федерального бюджета и

внебюджетных источников по направлению (основному мероприятию 7.2.2) "Строительство, реконструкция и техническое перевооружение объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы" в рамках федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы в соответствии с утвержденной проектно-сметной документацией.

Предоставление бюджетных инвестиций юридическим лицам, не являющимся государственными и муниципальными учреждениями и государственными или муниципальными унитарными предприятиями, будет осуществляться на условиях, установленных статьей 80 Бюджетного кодекса Российской Федерации. Согласие потенциальных участников реализации Программы на эти условия получено еще при формировании федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы.

Затраты на прочие нужды (основные мероприятия 7.2.3, 7.5.4, 7.5.5 и 7.5.6) обеспечивают информационно-аналитическое и экспертное сопровождение реализации мероприятий федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы, работу научно-экспертного совета по научному сопровождению федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы, организацию функционирования систем обеспечения качества продукции, научно-методическое сопровождение закрепления прав на результаты научно-технической деятельности и закупку передовых зарубежных технологий и лицензий. Объем финансирования 2013 - 2016 годах составляет из средств федерального бюджета - 2 490,635 млн. рублей, из внебюджетных средств - 1 752,0 млн. рублей.

Внебюджетные средства рассчитаны исходя из объемов производства организациями судостроительной промышленности продукции военного, двойного и гражданского назначения и ориентиров экспорт продукции Российской Федерации в программный период.

Учитывая тяжелое финансово-экономическое положение ряда организаций отрасли, в начальный период реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы практически невозможно привлечение внебюджетных средств на уровне, сопоставимом с уровнем необходимых бюджетных средств. Относительный рост объемов внебюджетных средств в рамках отдельных мероприятий ожидается по мере реализации федеральной целевой

программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы - к концу программногo периода.

Все ресурсные параметры федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы приведены в соответствии в соответствии с федеральными законами от 13 декабря 2010 г. № 357 "О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов" и от 30 ноября 2011 года № 371 "О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов", а также проработками проекта федерального бюджета на 2013 год и плановый период 2014 и 2015 годов.

## РАЗДЕЛ 9

## Анализ рисков реализации государственной программы и описание мер управления рисками реализации государственной программы

## 9.1. Анализ рисков реализации государственной программы

В "Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года" выделяются следующие основные проблемы и риски развития морской деятельности, которые оказывают существенное влияние на реализуемость государственной программы, достижение ее целей и задач:

недостаточное участие морских судов, зарегистрированных под Государственным флагом Российской Федерации, в обслуживании российской грузовой базы, что снижает эффективность транспортной системы страны в целом и ставит Российскую Федерацию в зависимость от иностранных государств, обладающих конкурентоспособным морским транспортом;

малая доля судов, плавающих под Государственным флагом Российской Федерации, в мировом торговом флоте, слабое участие российского торгового флота в глобальных международных перевозках (между портами иностранных государств);

высокий уровень экономических потерь от незаконной эксплуатации и реализации в иностранных портах водных биологических ресурсов, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации;

тенденция к истощению месторождений углеводородов на территории Российской Федерации, определяющая необходимость включения в хозяйственный оборот запасов континентального шельфа Российской Федерации. Дефицит энергетических мощностей, недостаточность научно-технической базы разработки новых методов и средств для поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, сдерживающие освоение месторождений полезных ископаемых и развитие береговой инфраструктуры, включая морские и речные порты;

длительная стагнация производства, повлекшая за собой потерю большинства секторов внутреннего и внешнего рынков российского судостроения;

недостаточное навигационно-гидрографическое обеспечение морской деятельности, в особенности в арктических районах и районах, отдаленных от морских портов;

предупреждения и уменьшения опасных последствий стихийных бедствий, а также постоянного мониторинга природных, антропогенных и техногенных явлений глобального и регионального масштабов;

недостаточный уровень усиления мер по обеспечению безопасности мореплавания и защите морской среды от загрязнения с судов, связанный с увеличением интенсивности судоходства, активизации разведки и добычи нефти на континентальном шельфе Российской Федерации, строительством нефтяных терминалов и увеличением перевозок нефти морем;

недостаточный уровень развития информационного обеспечения морской деятельности на основе систем, комплексов и средств различного подчинения, их интеграции и рационального использования;

возрастающее антропогенное загрязнение морских акваторий, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации, и не отвечающее современным требованиям оснащение контролирующих органов техническими средствами морского экологического контроля и надзора;

необходимость дополнения существующего преимущественно отраслевого подхода к планированию развития морской деятельности комплексным подходом.

Среди основных рисков реализации государственной программы можно выделить:

#### 1. Макроэкономические риски:

сокращение государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья или по другим объективным причинам (например, очередной экономической кризис).

изменение курса Правительства Российской Федерации на резкое сокращение государственной поддержки и защиты отечественного судостроения, например, связанное с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию.

международные юридические проблемы, связанные с освоением арктических месторождений углеводородного сырья.

внешнеполитическая конъюнктура, влияющая на объемы международного кооперационного сотрудничества.

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

развитие научно-технического потенциала зарубежных конкурирующих фирм и организаций.

Эти риски ставят под угрозу выполнение государственной программы в полном объеме, достижение основных целей и задач, и может потребовать пересмотра ряда позиций государственной программы, в первую очередь связанных с мерами государственной поддержки.

## 2. Финансовые и временные риски:

секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию государственной программы, и изменение сроков их выполнения.

значительное снижение или отсутствие в федеральном бюджете средств на фундаментальные и прикладные исследования и работы по созданию научно-технического задела для перспективной морской техники.

ухудшение финансово-экономического положения потребителей продукции судостроительной промышленности, изменения приоритетов в планах их развития, в связи с чем возникнут проблемы на рынках сбыта (внедрения) продукции отрасли.

изменение общего инвестиционного климата в стране, снижение активности потенциальных инвесторов в судостроительную промышленность.

ухудшение финансово-экономического положения разработчиков и производителей судостроительной продукции, и как следствие дефицит внебюджетных средств на реализацию государственной программы, банкротство организаций - исполнителей основных мероприятий государственной программы или невозможность выполнения финансово не благополучными организациями контрактов и обязательств, предусмотренных государственной программой.

При осуществлении этих рисков потребуются корректировка ряда программных мероприятий, содержания и механизма их реализации.

Сокращение бюджетного финансирования государственной программы может резко затормозить начавшееся инновационное развитие судостроительной промышленности и негативно отразиться на реализации в установленные сроки целей и задач государственной программы.

## 3. Организационные риски.

Организационные риски связаны в первую очередь с возможным изменением порядка управления и реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы и федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного

комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы" и снижением (прекращением) финансирования работ на эти цели.

Задержка с разработкой, утверждением и развертыванием новых федеральной целевой программы «Развитие гражданской морской техники на 2017-2025 годы" и федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2016-2025 годы".

Кроме этого существенным организационным риском является возможное изменение структуры органов исполнительной власти и связанные с этим организационные трудности и проблемы.

Стабильность структуры заинтересованных органов исполнительной власти и правил проведения конкурсов на выполнение работ из средств государственного бюджета будут способствовать снижению организационных рисков.

#### 4. Трудовые риски.

Существует риск ухудшения демографической ситуации в России и, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности. Кроме этого существуют риски необеспеченности организаций отрасли квалифицированными кадрами. Если не будут организованы или расширены необходимые мероприятия, эти риски приобретут существенное значение и поставят под угрозу выполнение государственной программы.

Количественная оценка приведенных рисков представляется неэффективной ввиду низкой информативности любых полученных экономических оценок и большой неопределенности при долгосрочном планировании рисков. На сегодняшний день не представляется возможным количественно оценить возможные риски в перспективе 10 - 20 лет. Такое планирование может быть проведено в перспективе 3 - 5 лет ввиду нестабильности рыночной конъюнктуры и экономической системы в целом.

Качественная оценка рисков была получена экспертными методами, определяющими взаимосвязь рисков и мероприятий государственной программы. На основании такой оценки было установлено, что на реализацию основных мероприятий, достижение целей и выполнение задач государственной программы в наибольшей степени оказывают влияние следующие риски, влияние которых было оценено как "сильное" и "очень сильное":

сокращение государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья или по другим объективным причинам (например, очередной экономической кризис);

развитие научно-технического потенциала зарубежных конкурирующих фирм и организаций;

отказ государства от пакетов акций в крупных интегрированных структурах и от соответствующих обязательств;

секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы и изменение сроков их выполнения;

ухудшение демографической ситуации в России и, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности.

Полученные результаты указывают на сильное влияние государственных органов, их целей и действий на реализацию государственной программы (3 из 5 рисков), а также влияния общей ситуации в экономической и социальной системе России (обуславливающей демографические факторы) и состояния мирового рынка технологий. В совокупности влияние данных факторов определено на уровне 70 - 80 % от общего влияния всех рисков государственной программы. В связи с этим целесообразно сконцентрировать усилия по предотвращению влияния рисков на перечисленных факторах.

## 9.2. Меры управления рисками реализации государственной программы

Меры управления рисками реализации государственной программы разработаны на основании выявленных основных рисков реализации программы, перечисленных в п. 9.1.

Риски, связанные с сокращением государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья. Секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы, и изменение сроков их выполнения.

Смягчение возможной кризисной ситуации возможно за счет перераспределения приоритетов и оптимизации использования средств между мероприятиями, а также за счет переноса сроков завершения этапов отдельных работ на более поздний период. Вопросы перераспределения средств между конкретными федеральными целевыми программами,

подпрограммами и основными мероприятиями должны решаться в рабочем порядке в случае возникновения кризисных ситуаций и учитывать текущую конъюнктуру рынка, уровень риска, причины его возникновения и т.п. На сегодняшний день приоритеты в перераспределении финансирования расставить не представляется возможным. При любом перераспределении финансирования в дальнейшем для завершения всех запланированных работ необходима компенсация недофинансирования. При этом финансирование работ по созданию упреждающего научно-технического задела для создания перспективной техники как в интересах Военно-морского флота России, так гражданской морской техники, а также работ по оптимизации и управления реализацией программ технологической направленности должны быть постоянными.

Риски из-за нарушенной вертикали управления в отрасли, а также связи между научными, проектными и производственными организациями отрасли, могут быть компенсированы специальными мероприятиями по координации и сопровождению реализации работ. В общем случае разумно построенные работы по координации позволяют достичь синергетического эффекта от внедрения отдельных мероприятий внедрением ряда мероприятий, охватывающих весь цикл реализации работ по воссозданию судостроительной промышленности России. Отечественная и международная практика показывают, что эффективность данных мероприятий достигает 1000 %, т.е. 1 вложенный в мероприятия по координации рубль дает до 10 рублей экономии за счет рационального распределения программных средств.

Отечественные организации судостроительной отрасли имеют зачастую двойную специализацию и ориентированы как на гражданское строительство, так и строительство в интересах национальной обороны и военно-технического сотрудничества, что порождает риски невозможности выполнения плана по одному из направлений в случае увеличения загрузки по другому направлению и диктует необходимость в тщательном планировании загрузки организаций.

Риск неполного достижения целей, существующий обычно при реализации традиционных форм среднесрочного планирования, может быть принципиально уменьшен. Однако эта задача не должна решаться единовременно, нужна поэтапная и ежегодная оптимизация расходов по мере реализации мероприятий государственной программы и уточнения данных макроэкономического прогноза на ближайшие 3 - 5 лет.

Также целесообразно не только перераспределять и оптимизировать объемы финансирования, соизмеряя их с ожидаемыми значениями индикаторов, но и вносить обоснованные коррективы в ожидаемые результаты. Другими словами, надо управлять эффективностью реализации государственной программы, обеспечивая ранее запланированные показатели и индикаторы.

Развитие научно-технического потенциала зарубежных конкурирующих фирм и организаций.

Данные риски целесообразно уменьшать за счет целенаправленного проведения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для определения тенденций развития мирового рынка технологий и научно-технического потенциала зарубежных стран. Данные работы предусмотрены в действующих федеральных целевых программах и должны быть продолжены.

Отказ государства от пакетов акций в крупных интегрированных структурах.

Риски могут быть уменьшены за счет выработки комплексной долгосрочной государственной политики в области управления государственным имуществом, входящим в интегрированные структуры отрасли. Такая политика должна быть выработана и утверждена обособлено от государственной программы и носить единый межотраслевой характер. В случае выработки такой политики и ее неукоснительного выполнения, риски, связанные с управлением государственным имуществом могут быть сокращены практически до нулевого уровня.

Ухудшение демографической ситуации в России и, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности.

Данный риск учтен при формировании государственной программы и был признан системным. На основании этого вывода в государственную программу была включена Подпрограмма 7 "Развитие кадрового потенциала судостроения", в рамках которой предполагается осуществление комплекса мер, направленных на стимулирование развития кадрового потенциала судостроительной промышленности как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе. Реализация указанной подпрограммы в полном объеме позволит значительно сократить риски, связанные с кадровым дефицитом в судостроении.

## РАЗДЕЛ 10

## Методика оценки эффективности государственной программы

Периодичность оценки эффективности на основе целевых показателей и индикаторов государственной программы определяется периодичностью сбора информации при проведении мониторинга целевых индикаторов и индикаторов государственной программы.

Оценка эффективности выполнения государственной программы на основе целевых показателей и индикаторов проводится для обеспечения ответственного исполнителя оперативной информацией о ходе и промежуточных результатах выполнения мероприятий и решения задач государственной программы. Результаты оценки эффективности используются для корректировки подпрограмм, мероприятий государственной программы и плана ее реализации.

При проведении оценки эффективности выполнения государственной программы отдельно анализируется информация о достижении значений целевых индикаторов и индикаторов подпрограмм и мероприятий.

Расчет значения интегрального показателя эффективности выполнения государственной программы проводится в следующей последовательности:

1. Расчет степени соответствия запланированному уровню бюджетных затрат, рассчитываемой как соотношение фактического и планового значений бюджетных инвестиций по государственной программе:

$$\text{ССИ} = \frac{\text{ФИ}}{\text{ПИ}} \times 100\% ,$$

где:

ССИ - степень соответствия запланированному уровню бюджетных инвестиций по государственной программе (процентов);

ФИ - фактический объем бюджетных инвестиций по государственной программе, выделенных за оцениваемый период времени (тыс. руб.);

ПИ - плановый объем бюджетных инвестиций по государственной программе (тыс. руб.).

При выделении дополнительных инвестиций на реализацию государственной программы из бюджета данный показатель будет больше единицы.

2. Расчет степени достижения запланированных показателей реализации подпрограмм и Программы на оцениваемый период, рассчитывается для каждого показателя (индикатора) отдельно:

$$СДП_i = \frac{\Phi\Pi_i}{\Pi\Pi_i} \times 100\% ,$$

где:

СДП<sub>i</sub> - степень достижения i-ого показателя (индикатора) Программы (процентов);

ФП<sub>i</sub> - фактические значения i-ого показателя (индикатора) государственной программы, достигнутые в ходе ее реализации;

ПП<sub>i</sub> - плановое значение i-ого показателя (индикатора) государственной программы, предусмотренное государственной программой.

3. Определение коэффициентов значимости каждого показателя (индикатора) с точки зрения решения задач государственной программы должно осуществляться ответственным исполнителем отдельно для каждого периода оценки эффективности. Коэффициент значимости (З<sub>i</sub>) выражается числом в интервале [0;1]. Сумма коэффициентов значимости индикаторов равна единице.

4. Расчет интегрального показателя эффективности реализации государственной программы, который определяется по следующей формуле:

$$\text{ЭП} = \frac{1}{\text{ССИ}} \sum_{i=1}^N \text{З}_i \times \text{СДП}_i ,$$

где:

ЭП - эффективность реализации Программы (процентов);

Э<sub>i</sub> - степень достижения i-ого показателя (индикатора) Программы (процентов);

ССИ - степень соответствия запланированному уровню бюджетных инвестиций по Программе (процентов);

З<sub>i</sub> - коэффициент значимости мероприятия;

N - количество показателей;

i - номер показателя.

Также должна проводиться оценка степени реализации мероприятий Программы путем определения количества реализованных в срок мероприятий по следующей формуле:

$$СРМ = \frac{ФМ}{ПМ},$$

где:

СРМ - степень реализации мероприятий Программы;

ФМ - количество реализованных мероприятий Программы, по которым фактически достигнуты все ожидаемые (запланированные) результаты к дате проведения оценки;

ПМ - количество мероприятий Программы, по которым было запланировано достижение результатов к дате проведения оценки.

Результаты практических расчетов эффективности государственной программы в целом и по ряду основных проектов приведены далее.

**Исходные данные для расчета бюджетной эффективности по Государственной программе Российской Федерации  
"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы" (в ценах соответствующих лет)**

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Годовой объем реализуемой продукции отрасли гражданского назначения (прогноз объема продаж)	млн. рублей <sup>2</sup>	5022291	75090	83298	94539	97950	113458	135373	157755	179926	203931	1492895	2388075
Инвестиции из средств федерального бюджета <sup>2</sup>	млн. рублей	297 565	28 630	22 739	21 570	7 501	17 184	17 485	19 585	21 540	22 800	91 920	26 610
Налог на прибыль	процентов		20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Подоходный налог	процентов		13	13	13	13	13	13	13	13	13	13	13

<sup>2</sup> Здесь и далее все данные округлены до целых чисел.

<sup>2</sup> Приведены совокупные объемы бюджетных инвестиций по Программе за вычетом средств выделяемых на развитие военно-морской техники.

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Единый социальный налог	процентов		30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Налог на добавленную стоимость	процентов		18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18

**Расчет бюджетной эффективности реализации Государственной программы Российской Федерации  
"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы" (в ценах соответствующих лет)**

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Годовой объем реализуемой продукции отрасли гражданского назначения (прогноз объема продаж)	млн. рублей	5022291	75090	83298	94539	97950	113458	135373	157755	179926	203931	1492895	2388075
Налог на добавленную стоимость	млн. рублей		6966	7601	9092	10468	12439	14809	17605	20389	23405	176820	289313
Подоходный налог	млн. рублей		2355	1833	2066	2109	2433	2904	3374	3838	4341	31614	50351
Единый социальный налог	млн. рублей		5434	6042	6811	6952	8020	9573	11122	12653	14312	104223	165992
Таможенный сбор	млн. рублей		1382	1507	1801	2071	2461	2929	3481	4033	4628	34950	57327
Налогооблагаемая прибыль	млн. рублей		8499	9480	10579	10550	12096	14447	16700	18923	21333	154034	243558

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Налог на прибыль	млн. рублей		1700	1896	2116	2110	2419	2889	3340	3785	4267	30807	48712
Налоги, поступающие в государственные бюджеты	млн. рублей	1267869	17837	18879	21886	23709	27773	33105	38921	44697	50953	378414	611693
Налоги, поступающие в федеральные бюджеты и фонды	млн. рублей	1174233	16307	17172	19982	21810	25596	30505	35915	41291	47113	350688	567853
Ставка рефинансирования - r	-		8,00	7,50	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7,00	7	7
Коэффициент инфляции - i	-		7,00	6,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5,00	5	5
Поправка на риск - p	-		0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	1	2
Коэффициент дисконтирования - $d(i) = (1+r) / (1+i)-1$	-		0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Коэффициент дисконтирования с учетом рисков $d = d(i) + p$	-		0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Период - t	лет		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10-14	15-19
Налоги, поступающие в федеральные бюджеты и фонды с учетом дисконтирования	млн. рублей	346815	16307	15413	15956	15564	16322	17383	18289	18790	19158	100359	93275
Отток бюджетных средств (бюджетные инвестиции)	млн. рублей	297565	28630	22739	21570	7501	17184	17485	19585	21540	22800	91920	26610
Отток бюджетных средств с учетом дисконтирования	млн. рублей	153505	28630	20410	17225	5353	10958	9964	9973	9802	9271	27465	4455
Сальдо суммарного потока от финансирования и операционной деятельности с учетом дисконтирования (бюджетный эффект)	млн. рублей	193310	-12323	-4997	-1268	10211	5364	7419	8316	8988	9887	72893	88820

Показатели	Единица измерения	2012 - 2030 годы - всего	В том числе										
			2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 - 2025 годы	2026 - 2030 годы
Чистый дисконтированный доход государства (бюджетный эффект нарастающим итогом)	млн. рублей		-12323	-17319	-18588	-8377	-3013	4406	12722	21710	31597	104490	193310
Индекс доходности бюджетных средств	-	2,26											
Срок окупаемости бюджетных инвестиций (период возврата, с округлением)	лет	6											

## РАЗДЕЛ 11

## Подпрограммы государственной программы

## Подпрограмма 1. "Развитие судостроительной науки"

## П А С П О Р Т

Подпрограммы 1. "Развитие судостроительной науки"  
государственной программы Российской Федерации  
"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"

Ответственный исполнитель подпрограммы	-	Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	-	-
Программно-целевые инструменты подпрограммы	-	комплекс скоординированных мероприятий по развитию научных центров, центров компетенций в судостроении, развитию уникальной испытательной и полигонной базы отрасли, а также организации систем отраслевого и междисциплинарного образования исследователей, финансируемых в рамках Программы
Цели подпрограммы	-	развитие и укрепление научного потенциала отрасли; обеспечение создания опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной наукоемкой морской техники гражданского и военного назначения

## Задачи подпрограммы

- создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской и речной техники; укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли; развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли; обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы

- рост фондовооруженности исследователя по отношению к 2011 году - в 10 раз; доля фундаментальных и поисковых исследований в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в научных центрах судостроения - 15 %; доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли (нарастающим итогом) - более 70 %; рост доли работников, имеющих научную степень, в общем количестве научных кадров, по отношению к 2011 году - 2,5 раза; обеспеченность полигонной базой судостроительной промышленности, расположенной на территории Российской Федерации – 100 %; средний возраст работников в научных организациях судостроительной отрасли - 45 лет; доля исследователей до 39 лет в общей численности работников в научном секторе судостроительной промышленности – 40 %; затраты на исследования и разработки в расчете на одного работника в научном секторе судостроительной отрасли - 3,0 млн. руб./чел.

Этапы и сроки реализации подпрограммы

- 2013 - 2030 годы:  
первый этап - 2013 - 2020 годы;  
второй этап - 2021 - 2030 годы

Объем бюджетных ассигнований подпрограммы

- 122 999 000,00 тыс. рублей.  
Объемы и источники финансирования уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования

Ожидаемые результаты реализации подпрограммы

- обеспечено сокращение научно-технического и технологического отставания России от передовых стран; обеспечено создание и полномасштабное функционирование государственного научного центра и центров компетенции в судостроительной отрасли, которые в силу наличия уникальной стендовой базы, интеллектуальных и кадровых ресурсов обеспечивают так же решение сложных технических проблем в смежных отраслях промышленности; осуществлено техническое перевооружение уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов государственного научного центра и основных концернов отрасли, оснащение их современными измерительными средствами; созданы новые технологии поиска оптимальных технических решений на основе гармонизации физического эксперимента и математического моделирования с помощью компьютерных кластеров;

обеспечен высокоэффективный трансфер технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства (топливно-энергетический комплекс, сложные гидротехнические сооружения, транспортная инфраструктура страны, в том числе открытое акционерное общество "Российские железные дороги", городское и промышленное строительство, сельское хозяйство, пищевая промышленность и медицина);  
обеспечены создание, реконструкция и комплексное развитие полигонной базы отрасли;  
обеспечены эффективные координация и взаимодействие российских и ведущих мировых научных центров в целях ускоренного внедрения передовых технологий;  
созданы условия для организации в научных центрах и основных центрах компетенции систем отраслевого образования ("второй диплом", магистратура, аспирантура, целевая профессиональная подготовка и т. п.);  
обеспечен значительный социальный эффект от увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест научных работников и исследователей

#### 1.1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Сложные высокотехнологичные наукоемкие суда, на которых целесообразно сосредоточить усилия российского судостроения, характеризуются большой степенью использования в них перспективных научных разработок. Создание таких судов невозможно без стабильного финансирования научно-исследовательских, опытно-конструкторских работ и поддержания инновационной деятельности для завоевания и сохранения лидирующих позиций.

Вместе с тем в период затяжного социально-экономического кризиса, особенно в сферах науки, образования и производства, необратимое отставание и деградация российской фундаментальной и поисковой науки стало для научно-исследовательского потенциала оборонно-промышленного комплекса одной из важнейших угроз его сохранению и качественному развитию. В судостроении предельно низкий уровень финансирования фундаментальных исследований и прикладных научно-технических разработок привел, по мнению многих аналитиков, как в среде заказчиков, так и разработчиков к тому, что сегодня прежде созданный научно-технический задел, безусловно, необходимый для проведения разработок любой перспективной техники, оказался исчерпан.

Основные причины нарастающего отставания отечественного судостроения от наиболее развитых морских держав - это отсутствие должного внимания научно-исследовательским работам и, особенно, фундаментальным и поисковым исследованиям, задачей которых является обеспечение качественно нового уровня развития продукции, как военного, так и гражданского назначения.

В последнее десятилетие началось увеличение финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (прежде всего в интересах обороны), однако полностью восстановить докризисные объемы до сих пор не удалось.

Эффективность решения задач повышения конкурентоспособности отечественной гражданской морской техники и разработки технологий, являющихся критическими для создания военно-морской техники, во многом определяется наличием и совершенством стендовой и испытательной базы ведущих научных организаций. По сравнению с зарубежными испытательными центрами наша научно-экспериментальная база недостаточно оснащена современным оборудованием и по ряду направлений оказывается неконкурентоспособной.

Существующая опытно-экспериментальная база судостроительной промышленности закладывалась в послевоенные годы, а наиболее активно развивалась в последние десятилетия существования СССР. Около 20 лет назад имеющаяся в отрасли экспериментальная база по многим позициям была на уровне лучших мировых образцов, а в ряде случаев их превосходила. Также высокими характеристиками обладала испытательная база и полигоны, которые во многом удовлетворяли потребности заказчика военно-морской техники.

Однако, впоследствии, по известным причинам развитие экспериментальной и полигонной базы было заморожено, что привело к их моральному и физическому износу. Основные полигоны остались на территории бывших республик СССР. Усугубляет проблему нерешенность вопросов собственности (некоторые полигоны находились в ведении Минобороны России). Это тормозит развитие научного потенциала отрасли и снижает конкурентные позиции судостроительной продукции.

Состояние опытно-экспериментальной базы ведущих организаций судостроительной отрасли в настоящее время требует существенной модернизации. Например, две трети организаций отрасли оснащены более чем на 60% опытно-экспериментальным оборудованием, возраст которого превышает 20 - 25 лет. В ремонте и модернизации нуждаются более 50% объектов уникальной стендовой базы отрасли, без которых невозможно создание конкурентоспособной наукоемкой продукции отрасли и выполнение Государственной программы вооружения.

Демографический провал конца 90-х годов XX века в ближайшие 5 - 7 лет вызовет аналогичный провал в кадровом потенциале промышленности. В 2015 - 2016 годах основу трудоспособного населения будут составлять именно граждане 1995 - 2000 годов рождения, что вызовет существенный количественный и качественный кадровый дефицит.

По указанным выше объективным причинам решение кадровых проблем за счет работодателей (судостроительных организаций) неэффективно и приведет к падению эффективности отечественной судостроительной отрасли. В такой ситуации любые капитальные и финансовые вложения в производство становятся неэффективными ввиду отсутствия людей, способных эти вложения эффективно осваивать. Система воспроизводства высококвалифицированных кадров для судостроения, как в России, так и за рубежом сегодня находится в крайне сложном положении и для ее восстановления в ближайшие несколько лет потребуются государственная поддержка.

Если не будут разработаны и приняты неотложные меры по развитию кадрового потенциала ведущих отраслевых научных центров, то уже в ближайшей перспективе обеспеченность высококвалифицированными сотрудниками станет сложно разрешимой проблемой. Необходимо отметить, что подготовка научных кадров для высокотехнологичных отраслей, к которым относится судостроение,

занимает очень длительное время, а на рынке труда уже сейчас наблюдается дефицит подготовленных специалистов.

Государственная поддержка передовых структур в системе науки и инноваций играет в последние десятилетия все более важную роль в научно-технической политике ведущих стран мира. Именно такие структуры обеспечивают национальную конкурентоспособность на ключевых глобальных рынках. В связи с этим увеличиваются потоки ресурсов, направляемых правительствами на развитие лучших институтов в приоритетных для государств сферах науки и технологий.

За рубежом постепенно сформировалась особая форма научно-исследовательской организации - центр превосходства. Так называют организации, которые ведут научные исследования и разработки в прорывных областях знаний и располагают уникальными материально-техническими, интеллектуальными и кадровыми ресурсами.

Их деятельность отличается высочайшим качеством и результативностью. Как правило, они являются национальными (некоторые - мировыми) лидерами в одном или нескольких направлениях науки и технологий и одновременно служат связующим звеном трансфера знаний с переднего края исследований к национальным компаниям и лабораториям.

Акцент на "превосходство" свидетельствует о том, что эти центры выступают эталонами для других институтов аналогичного профиля.

В российском оборонно-промышленном комплексе, в том числе и в судостроении, исторически существовала система головных и базовых организаций по направлениям развития техники. К настоящему времени в отрасли с целью консолидации наиболее ценных активов и повышения конкурентоспособности отечественного судостроения создано 8 интегрированных структур. Основной задачей созданных интегрированных структур является координация деятельности входящих в их состав научно-исследовательских и промышленных организаций для обеспечения потребностей государства в создании профильной для них продукции отрасли. Ряд из них уже успешно работает на межотраслевом уровне. В состав открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" вошли почти все государственные активы ведущих проектно-конструкторских бюро и крупнейших заводов.

Завершено создание Государственного научного центра Российской Федерации на основе федерального государственного унитарного предприятия "Крыловский государственный научный центр", который

является головной научной организацией отрасли и имеет статус, который обусловлен научной квалификацией ученых и специалистов института, создавших общепризнанные на мировом уровне собственные научные школы, а также техническим состоянием и уникальностью экспериментальной базы. В нем сосредоточена основная экспериментальная база в области морских технологий.

В настоящее время ряд важных вопросов из отмеченных выше в судостроительной промышленности решаются, в основном, в рамках действующих федеральных целевых программ.

Так, например, федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы была сформулирована как научно техническая, решающая задачу развития научно-технического и проектного потенциала отечественного судостроения. Основная доля расходов ~ 75 % направлена на выполнение комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, в том числе ~ 15 % в интересах создания научно-технического задела в области прочности, гидродинамики, новых материалов, радиоэлектроники, энергетических установок и движителей.

Вторым по значимости направлением реализации Программы являются капитальные вложения, на них выделено около ~ 20 % средств на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение объектов научно-экспериментальной, стендовой, проектной и испытательной базы, в составе которых создаются такие объекты, как ледовый опытовый бассейн, универсальный оффшорный бассейн и др.

В рамках раздела "Военно-морская техника" федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы" запланирована реализация комплекса мер по разработке поддерживающих, перспективных и прорывных критических технологий в судостроении, обеспечивающих возможность создания образцов вооружения и военной техники Военно-морского флота, создаваемых в рамках Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы. Для развития технологий и обеспечения научного задела для создания перспективных образцов вооружения и военной техники Военно-морского флота в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы" также предусмотрена реализация базовых промышленных технологий. Однако масштабы этих разработок предельно ограничены.

Расходы на научно-исследовательские работы в среднем составляют менее 0,6 млрд. руб. в год и заканчиваются практически в 2016 году.

В рамках этой программы также финансируется развитие объектов уникальной стендовой базы научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли (~ 8,5 млрд. руб. до 2020 года), однако эти средства, как средства из других федеральных целевых программ ("Национальная технологическая база", "Мировой океан", "Ядерная и радиационная безопасность" и др.) не могут оказать какого-либо заметного влияния на состояние уникальной стендовой базы отрасли.

## 1.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы, сроков и контрольных этапов реализации

### 1.2.1. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы

Приоритеты государственной политики в сфере реализации Подпрограммы определены, в первую очередь, в соответствии с основными положениями "Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года", утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р, а также основные положения Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года "Инновационная Россия - 2020".

Концепцией определено, что целью государственной политики в сфере судостроения является создание новой конкурентоспособной судостроительной промышленности на основе развития научно-технического потенциала, оптимизации производственных мощностей, модернизации и технического перевооружения, совершенствования нормативно-правовой базы (вопросов стандартизации, сертификации продукции, налоговых и таможенных льгот, содействия развитию лизинга и других подобных) для полного удовлетворения потребностей государства и бизнеса в современной продукции судостроения.

Одним из приоритетных направлений государственной политики в области развития судостроительной промышленности определены

развертывание программ содействия технологической модернизации и продвижению продукции на рынки, включая содействие техническому перевооружению ведущих организаций отрасли в соответствии с новейшими технологиями и создание новых объектов научно-производственной базы.

В 2008 - 2009 годах по решению Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации (протокол от 30 сентября 2008 года № ВПК (НТС) - 25прс) была проведена инвентаризация объектов уникальной стендовой испытательной базы организаций оборонно-промышленного комплекса, в результате которой был сформирован и утвержден в 2010 году "Реестр объектов уникальной стендовой, испытательной базы организаций оборонно-промышленного комплекса".

В действующий "Реестр объектов уникальной стендовой, испытательной базы организаций оборонно-промышленного комплекса" с целью их поддержания в рабочем состоянии включены наиболее значимые, в первую очередь для создания современных образцов военной техники, объекты опытно-экспериментальной базы организаций оборонно-промышленного комплекса, в том числе судостроительной промышленности.

#### 1.2.2. Цели, задачи, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы

Целями подпрограммы являются:

развитие и укрепление научного потенциала отрасли;  
обеспечение создания опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной наукоемкой морской техники гражданского и военного назначения.

Основными задачами подпрограммы являются:

создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской техники;

укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли;

развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли;

обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции.

Основные ожидаемые конечные результаты подпрограммы:

обеспечено сокращение научно-технического и технологического отставания России от передовых стран;

обеспечено создание и полномасштабное функционирование научного центра и центров компетенции в судостроительной отрасли, которые в силу наличия уникальной стендовой базы, интеллектуальных и кадровых ресурсов помогают также решать сложные технические проблемы в смежных отраслях промышленности;

осуществлено техническое перевооружение уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов, оснащение их современными высокоскоростными измерительными средствами;

созданы новые технологии поиска оптимальных технических решений на основе гармонизации физического эксперимента и математического моделирования;

обеспечен высокоэффективный трансфер технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства (топливно-энергетический комплекс, сложные гидротехнические сооружения, транспортная инфраструктура страны, в том числе открытое акционерное общество "Российские железные дороги", городское и промышленное строительство, сельское хозяйство, пищевая промышленность и медицина);

обеспечены создание, реконструкция и комплексное развитие полигонной базы отрасли;

обеспечены эффективные координация и взаимодействие российских и ведущих мировых научных центров в целях ускоренного внедрения передовых технологий;

созданы условия для организации в научных центрах и основных центрах компетенции систем отраслевого образования ("второй диплом", магистратура, аспирантура, целевая профессиональная подготовка и т.п.);

обеспечен значительный социальный эффект от увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест научных работников и исследователей.

### 1.2.3. Показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач

Основные показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач подпрограммы:

1. Индикатор "рост фондовооруженности исследователя по отношению к 2011 году".

Показатель формируется на основании форм отчетности П11 и П4 по организациям судостроительной промышленности (код по ОКВЭД 35.11) в части научных организаций.

Отражает рост оснащенности научных коллективов необходимыми производственными, испытательными, вычислительными и другими мощностями в расчете на одного исследователя.

2. Индикатор "доля фундаментальных и поисковых исследований в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проводимых в научных центрах судостроения".

Рассчитывается как отношение объемов фундаментальных и поисковых научно-исследовательских работ, проводимых научными организациями создаваемых центров, к общему объему выполняемых ими научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ. Данные берутся из форм государственной статистической отчетности 1-НИОКР и 2-наука

Показатель характеризует уровень создания в отрасли научно-технического задела (15 % - значение показателя передовых стран в настоящее время).

3. Индикатор "доля обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций в интегрированных структурах отрасли (нарастающим итогом)".

Рассчитывается как отношение балансовой стоимости обновленных и новых основных производственных фондов научных организаций к их общей балансовой стоимости. Данные берутся из формы государственной статистической отчетности № 11.

Показатель характеризует долю обновленных основных фондов организаций, обеспеченность современным опытно-экспериментальным оборудованием.

4. Индикатор "рост доли работников, имеющих научную степень, в общем количестве научных кадров, по отношению к 2012 году"

Рассчитывается как отношение численности работников центров, имеющих ученую степень в рассматриваемом году, к их численности в 2011 году. Данные берутся из формы государственной статистической отчетности 2-наука.

Показатель характеризует обеспеченность центров высококвалифицированными научными кадрами.

5. Индикатор "обеспеченность полигонной базой судостроительной промышленности, расположенной на территории Российской Федерации".

Показатель формируется на основании отчетности о состоянии полигонной базы и экспертных оценок о потребности отрасли в испытательных центрах и полигонных базах.

Отражает уровень обеспеченности отрасли полигонной базой для создания современных образцов морской техники.

6. Индикатор "средний возраст работников в научных организациях судостроительной отрасли".

Рассчитывается как среднее арифметическое от среднего возраста работников научных организаций судостроительной промышленности, получаемого по форме П4.

Отражает возрастной состав работников научных организаций судостроительной отрасли.

7. Индикатор "доля исследователей до 39 лет в общей численности работников в научном секторе судостроительной промышленности"

Рассчитывается на основании отчетности по форме П4.

Отражает возрастной состав работников научных организаций судостроительной отрасли, в частности долю молодых исследователей.

8. Индикатор "затраты на исследования и разработки в расчете на одного работника в научном секторе судостроительной отрасли".

Рассчитывается как отношение затрат на исследования и разработки в отрасли, получаемые по форме 1-наука к численности работающих в научном секторе судостроительной промышленности, получаемой по форме П4.

Отражает уровень затрат на технологические инновации в расчете на одного занятого в их создании. Косвенно характеризует уровень обеспеченности исследователя.

#### 1.2.4. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Срок реализации подпрограммы - 2013 - 2030 годы. Подпрограмма реализуется в два этапа:

первый этап - 2013 - 2020 годы;

второй этап - 2021 - 2030 годы.

#### 1.3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Основные мероприятия подпрограммы направлены на решение четырех из пяти задач государственной программы:

создание опережающего научно-технического задела и технологий, необходимых для создания перспективной морской техники;

укрепление и развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли;

развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли;

обеспечение эффективности работы отрасли и инвестиционной привлекательности отечественного судостроения, включая достижение уровня передовых стран по качеству судостроительной продукции.

Основные мероприятия:

1. Основное мероприятие 1.1.1. - "Формирование опережающего научно-технического задела по основным направлениям развития военно-морской техники и систем морского оружия".

При формировании предложений была принята иерархическая структура построения научно-технического задела. В качестве верхнего уровня структуры были приняты 14 важнейших целей, охватывающих весь блок планируемых исследований. Каждая из целей разделялась на 3 - 5 направлений по предметному принципу. В свою очередь каждое направление содержало от 6 до 12 задач.

Цель - проблема, для решения которой необходимо выполнение нескольких блоков работ, сгруппированных по направлениям.

Направление - проблема, для решения которой необходимо выполнение комплекса работ силами ряда организаций различной направленности.

Задача - конкретная научная, проектная или технологическая проблема, решаемая путем выполнения научно-исследовательских или опытно-конструкторских работ, силами одной или нескольких организаций.

При формировании перечня целей учитывался опыт работ организаций промышленности и организаций заказчика в области формирования комплексных программ научных исследований в интересах обороны страны. Предложения неоднократно обсуждались на расширенных научно-технических советах и корректировались по замечаниям и предложениям организаций отрасли и организаций заказчика. При разработке предложений учитывалась также номенклатура

исследований, ведущихся за рубежом и прежде всего в странах военно-морской "двадцатки".

2. Основное мероприятие 1.1.2. - "Формирование опережающего научно-технического задела в обеспечение развития морской и речной техники гражданского назначения идентично по содержанию и направлены на решения первой задачи".

Формирование научно-технического задела в части гражданской морской техники осуществляется применительно к достижению трех комплексных целей:

обеспечение безопасности человеческой жизни при эксплуатации морского транспорта, добыче полезных ископаемых, биологических ресурсов в море;

обеспечение экологической безопасности гражданской морской техники;

повышение экономической эффективности гражданской морской техники (является, в значительной степени, интегрирующей по отношению к двум предыдущим).

Повышение компетенций и получение конкурентных преимуществ в достижении этих целей призвано обеспечить возможность занятия Россией лидирующих позиций в приоритетных нишах на мировом рынке гражданского судостроения - сложная морская техника, в том числе для эксплуатации в Арктике.

Так, в частности, если на краткосрочную перспективу по ряду показателей (в первую очередь, характеризующих ограничение выбросов в атмосферу) предусматривается ликвидация имеющего место отставания России от достигнутого мирового уровня, определяемого международными соглашениями, то на средне- и долгосрочную перспективу - ориентация на превышение этих показателей, в том числе исходя из особенностей экосистемы российской Арктики. Кроме того, в дополнение к действующим международным показателям в области экологической безопасности введены новые, характеризующие виброшумовое и электромагнитное воздействия на окружающую среду.

В их составе предполагается дальнейшее развитие и углубление научного задела, полученного при реализации федеральных целевых программ.

Для этого с 2017 года планируется финансирование на постоянной основе отраслевой науки в интересах создания упреждающего научно-

технического задела и разработки прорывных технологий для перспективной гражданской морской техники. Предполагается также реализация комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленного на достижение Российской Федерацией лидирующих позиций в области гражданского судостроения и принципиального изменения динамики роста наукоемкости производства в судостроительной отрасли по сравнению с ведущими морскими державами.

Отличительная особенность нового этапа подобных работ будет связана, в первую очередь, с новыми принципами формирования и управления через систему индикаторов эффективностью научного задела для создания перспективной конкурентоспособной морской техники гражданского назначения. Как уже указывалось выше, номенклатура типов и проектов судов и морской техники гражданского назначения, которую производит отрасль, исчисляется сотнями. Соответственно, номенклатура только основного комплектующего оборудования - десятками тысяч. Разработка мероприятий под конкретные типы судов, даже приоритетные, при таком разнообразии морской техники - это распыление средств.

Вместе с тем, необходимо отметить, что для решения ключевых задач, оценки эффективности их решения как Государственной программы в целом, так и задач включенных в нее программ и подпрограмм, достаточно оперировать обобщенными категориями. В данном случае в качестве такой обобщенной категории в новой программе принята конструктивно-технологическая платформа. Эта общность включает в себя несколько типов морской техники, для которых могут быть сформулированы идентичные условия для постройки, общий набор технологий для разработки и единые идеи и "ноу-хау", определяющие новизну решений.

С учетом совокупности конструктивно-технологических особенностей, специфики эксплуатации, современного технического уровня и перспектив развития судов и плавсредств каждого из типов (назначений) сформулирован ограниченный ряд базовых конструктивно-технологических платформ в области национального гражданского судостроения. Такими базовыми платформами являются:

судно ледового плавания, ледокол (в обеспечение круглогодичного рентабельного морского транзита по Северному морскому пути);

речное судно (в обеспечение максимальной эффективности грузовых и пассажирских перевозок по внутренним водным путям в условиях продленной или круглогодичной навигации);

скоростное пассажирское (грузопассажирское) судно (на основе применения методов динамического поддержания: судно на подводных крыльях, судно на воздушной подушке, экраноплан) для внутренних водных путей и морских прибрежных перевозок;

технически сложное судно (для обеспечения решения научно-исследовательских задач, выполнения международных обязательств Российской Федерацией в Мировом океане, разведки полезных ископаемых, специальных задач по строительству шельфовых сооружений, обеспечению подводно-технических работ и др.; как правило, единичной или мелкосерийной постройки);

буровая платформа разведочного или промышленного бурения (для эффективного использования в уникальных условиях российского арктического шельфа);

добывающая (технологическая) платформа (для предварительной или глубокой переработки углеводородного сырья при круглогодичном позиционировании на месторождениях российского арктического шельфа).

Указанный ряд базовых платформ является основой развития российского гражданского судостроения при условии обеспечения соответствующего опережающего научно-технического задела и отвечающей современным требованиям производственной базы.

Создание опережающего научно-технического задела как для военно-морской техники, так и морской техники гражданского назначения в рамках одной подпрограммы позволяет не только исключить возможное дублирование в сфере технологий двойного назначения, но и сконцентрировать ресурсы и усилия, на решении общих проблем. Также, в значительном числе случаев такой подход обеспечивает создание более корректной системы индикаторов достижения цели.

3. Основное мероприятие 1.1.3. - "Формирование и развитие государственного научного центра по решению широкого спектра основополагающих проблем развития отечественного судостроения и центров компетенции на базе основных концернов отрасли по решению различных научно-технических проблем и разработке критических технологий" также направлено на решение первой задачи.

Федеральное государственное унитарное предприятие "Крыловский государственный научный центр" - комплексный научный центр,

решающий самые сложные задачи гидродинамики и прочности кораблей и судов, определяющий пути развития судовых энергетических установок, проводящий глубокие исследования и разработки по борьбе с шумом и вибрацией механизмов, энергетических установок и судов в целом, а также по снижению уровней электромагнитных полей, воздействующих на человека и окружающую среду.

Институт, являясь одним из мировых лидеров в судостроительной науке и технологиях, одновременно служит связующим звеном трансфера знаний с переднего края исследований к национальным компаниям и лабораториям.

Совокупность уникальных материально-технических, интеллектуальных и кадровых ресурсов позволяет Институту быть системным интегратором при решении широкого спектра основополагающих проблем развития отечественного судостроения, быть связующим звеном трансфера знаний с переднего края исследований к смежным отраслям промышленности, прогнозировать развитие и обосновывать перспективные программы строительства отечественных кораблей и судов, а также программы развития отраслей промышленности.

В связи с этим Институт должен еще шире осуществлять функции национального научного центра.

Развитие центров компетенции будет осуществляться на базе научно-исследовательских институтов или конструкторских бюро основных концернов отрасли, включая открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация". Формирование центров компетенции обеспечит отечественному судостроению необходимые связи между наукой и производством и упростит внедрение перспективных и прорывных технологий в отечественное производство.

Развитие центров компетенции и государственного научного центра будет способствовать трансферу технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также широкому выходу отраслевых организаций на мировой рынок высокотехнологичной инновационной продукции.

4. Основное мероприятие 1.2.4. "Комплекс мероприятий по техническому перевооружению уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов в государственном научном центре и центрах компетенции, а также по созданию, реконструкции и комплексному развитию полигонной базы судостроительной промышленности" обеспечивает решение второй задачи "Укрепление и

развитие научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала отрасли".

Исследовательские, испытательные комплексы и стенды в основных концернах отрасли используются для отработки перспективных научно-технических решений. Практически любые инновационные решения в судостроении требуют их апробации на специальных, зачастую уникальных стендах. Без развития опытно-экспериментальной базы концернов отрасли невозможно выполнить основную цель Государственной программы - достижение принципиального улучшения стратегической конкурентной позиции судостроения России в мире. Реализация мероприятия влияет на успешное выполнение других подпрограмм, связанных с созданием научно-технического задела и новой техники.

Уникальная научно-исследовательская и испытательная база организаций судостроительной промышленности должна быть в полной мере обеспечена поддержкой государства ввиду ее стратегического характера для обеспечения национальной безопасности. В большинстве случаев такие объекты не могут существовать на принципах самоокупаемости, либо такое существование будет угрозой безопасности страны. Для поддержания уникальной научной базы организаций отрасли, испытательной базы и полигонов необходимо широкомасштабное вложение средств федерального бюджета, что обеспечит отечественному судостроению необходимую базу для формирования научно-технического задела и обеспечения необходимого уровня конкурентоспособности конечной продукции.

В настоящее время поддержание работоспособности и развитие опытно-экспериментальной базы и уникальной стендовой базы осуществляется только в рамках действующих федеральных целевых программ.

По завершении этих программ уровень опытно-экспериментальной базы должен существенно возрасти, отставание от передовых стран - сократиться.

Вместе с тем требования к опытно-экспериментальной базе по мере развития научно-технического прогресса постоянно усиливаются. Отраслевая опытно-экспериментальная база должна им соответствовать.

Для того чтобы отечественная судостроительная промышленность обеспечивала создание конкурентоспособной продукции, ее опытно-экспериментальная база должна по необходимым параметрам быть, по

крайней мере, не хуже передовых мировых образцов. Поэтому мероприятия по капитальному строительству и модернизации опытно-экспериментальной базы, в первую очередь уникальной стендовой базы, а также испытательной базы и полигонов должны выполняться на постоянной основе.

Известно, что на одних и тех же объектах опытно-экспериментальной базы, как правило, отрабатываются научно-технические решения, как в интересах создания военно-морской техники, так и гражданской продукции. Проводимые фундаментальные и поисковые исследования обычно имеют общенаучную направленность и могут использоваться для разных сфер.

Поэтому практически невозможно выделить объекты опытно-экспериментальной базы, используемые только для создания оборонной или гражданской продукции. Учитывая то обстоятельство, что подавляющая масса исследовательских, испытательных комплексов и стендов используется по двойному назначению, в дальнейшем представляется целесообразной консолидация выделяемых ресурсов всех целевых программ в одном ресурсном потоке в рамках мероприятий данной подпрограммы.

5. Основное мероприятие 1.4.5. - "Организация в государственном научном центре и центрах компетенции систем отраслевого и междисциплинарного образования" решает четвертую задачу государственной программы "развитие кадрового потенциала судостроительной промышленности и закрепление его в организациях отрасли".

Для решения этой задачи в данной подпрограмме будет реализовано, на базе государственного научного центра и в центрах компетенции системы отраслевого и междисциплинарного образования ("второй диплом", магистратура, аспирантура, целевая профессиональная подготовка и т.п.). Будет осуществляться подготовка и переподготовка высококвалифицированного персонала для реализации высокотехнологичных инновационных проектов, оплата стажировок за рубежом, выплаты повышенных стипендий студентам, обучающимся по целевым специальностям и др.

Необходимо отметить, что подготовка научных кадров для высокотехнологичных отраслей, к которым относится судостроение, занимает очень длительное время, а на рынке труда уже сейчас наблюдается дефицит подготовленных специалистов.

Реализация данного мероприятия обеспечит значительный социальный эффект от увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест научных работников и исследователей.

Основное мероприятие 1.5.6. "Комплекс мероприятий по трансферу технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также на мировой рынок" обеспечивает решение пятой задачи.

Мероприятие направлено на внедрение конкурентоспособных инновационных технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также широкому выходу отраслевых организаций на мировой рынок высокотехнологичной продукции.

Организациям судостроительной промышленности в последние десятилетия удалось сохранить достаточно высокие значения производственно-экономических показателей, которые одни из лучших в оборонно-промышленного комплекса. Несмотря на имеющиеся проблемы, опытно-экспериментальная база организаций судостроительной промышленности, особенно уникальной стендовой базы, имеют относительно высокий уровень, который, с учетом сохранившегося костяка высококвалифицированных кадров исследователей и экспериментаторов, во многом превышает уровень отечественных "конкурентов" в смежных отраслях.

В ближайшие годы одним из эффективных путей сохранения и обеспечение поступательного развития научно-исследовательского и опытно-конструкторского потенциала оборонно-промышленного комплекса с его объектами уникальной стендовой базы будет "стирание" межведомственных границ при выполнении оборонных и гражданских научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Ведомственная подчиненность науки заметно ограничивает ее возможности в сфере научно-технического прогресса. Это было характерно и оправдано для министерств СССР, когда соответствующая техника создавалась в гораздо больших объемах. В каждой отрасли по принципу "натурального хозяйства" разрабатывали и производили только для себя. Теперь в условиях ограниченного государственного оборонного заказа и высокой конкуренции на рынке гражданской продукции из-за этого принципа в ряде отраслей происходит деградация научного потенциала.

Современные условия рынка диктуют необходимость для недозагруженных организаций иметь гибко переналаживаемые мощности,

что заставляет организации проводить широкий маркетинг и искать заказчиков своей продукции за пределами своей отрасли.

Наиболее успешные из них сейчас в основном те, которые уже работают на межотраслевом уровне. Об этом свидетельствует и опыт зарубежных фирм, чьи кооперационные связи выходят далеко за пределы отрасли и даже за пределы государственных границ.

Мероприятие будет реализовываться с привлечением значительной доли внебюджетных средств.

#### 1.4. Характеристика мер государственного регулирования

Меры государственного регулирования в сфере реализации подпрограммы могут включать в себя налоговые, таможенные, тарифные, кредитные и иные меры государственного регулирования. Среди таких мер можно выделить:

освобождение от налога на имущество научных центров;

создание системы льготного налогообложения по налогу на добавленную стоимость для создаваемых научных центров и центров компетенций;

создание системы льготного налогообложения по налогу на прибыль и др.

В результате применения мер государственного регулирования будут созданы благоприятные условия для успешного функционирования и развития наиболее значимых научных центров судостроительной науки, центров компетенций и отраслевой полигонной базы, необходимой для отработки передовых научно-технических решений.

#### 1.5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

Федеральные государственные учреждения государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы не оказывают.

#### 1.6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Подпрограмма не направлена на достижение целей, относящихся к предмету совместного ведения Российской Федерации и субъектов Российской Федерации. Исключение может составить только решение отдельных вопросов по территориальным кластерам.

В реализации Подпрограммы участвуют акционерные общества с государственным участием:

открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация";

открытое акционерное общество "Концерн "Моринформсистема - Агат";

открытое акционерное общество "Концерн "Океанприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Гранит-Электрон";

открытое акционерное общество "Концерн "Морское подводное оружие - Гидроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Центральный научно-исследовательский институт "Электроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Научно-производственное объединение "Аврора";

открытое акционерное общество "Центр технологии судостроения и судоремонта".

#### 1.7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Объем финансовых ресурсов, необходимых для реализации Подпрограммы, по предварительным оценкам составит из средств федерального бюджета - 122 999,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 7 963,35 млн. руб.

Финансирование мероприятия 1.1.1. "Формирование опережающего научно-технического задела по основным направлениям развития военно-морской техники и систем морского оружия" составит из средств федерального бюджета - 37 100,0 млн. руб.

Финансирование мероприятия 1.1.2. "Формирование опережающего научно-технического задела в обеспечение развития морской и речной техники гражданского назначения" составит из средств федерального бюджета - 46 600,0 млн. руб.

Финансирование мероприятия 1.1.3. "Формирование и развитие государственного научного центра по решению широкого спектра основополагающих проблем развития отечественного судостроения и центров компетенции на базе основных концернов отрасли по решению

различных научно-технических проблем и разработке критических технологий" составит из средств федерального бюджета - 2 590,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 777,0 млн. руб.

Средства будут направлены в первую очередь на развитие научной инфраструктуры, создание условий для плодотворной научной деятельности (информационное обеспечение, программное обеспечение и т.д.), создание положительного имиджа организации, рекламы научных достижений, выставочной деятельности (как в России, так и за рубежом), решение организационно-управленческих вопросов и т. д.

Ориентировочно на такие же цели будут направлены средства при создании на базе открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация" и других отраслевых концернов (с привлечением необходимых структур и организаций) центров компетенций. Одной из их основных функций будет разработка и осуществление технологических инноваций в регионе.

Финансирование мероприятия 1.2.4. "Комплекс мероприятий по техническому перевооружению уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов в государственном научном центре и центрах компетенции, а также по созданию, реконструкции и комплексному развитию полигонной базы судостроительной промышленности" составит из средств федерального бюджета - 31 909,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 4 786,35 млн. руб.

Финансовые средства из федерального бюджета предполагается использовать на капитальное строительство и модернизацию опытно-экспериментальной базы, используемой как в интересах создания гражданской, так и военной техники, а также на развитие полигонной базы. Предлагается консолидированное финансирование объектов опытно-экспериментальной отрасли, включая уникальную стендовую базу, из различных источников.

К 2025 - 2030 годам отраслевая испытательная база, включая полигонную, должна по многим конкурентным позициям соответствовать мировому уровню или его опережать.

Финансирование мероприятия 1.4.5. "Организация в государственном научном центре и центрах компетенции систем отраслевого и междисциплинарного образования" составит из средств федерального бюджета - 3 400,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 1 700,0 млн. руб.

Основные средства на развитие кадрового потенциала будут выделяться интегрированными структурами отрасли. Госбюджетные средства должны расходоваться на поддержание профильных образовательных учреждений, на учебно-методическую поддержку процесса обучения и т. д.

Финансирование мероприятия 1.5.6. "Комплекс мероприятий по трансферу технологий в смежные отрасли промышленности и сегменты народного хозяйства, а также на мировой рынок" составит из средств федерального бюджета - 1 400,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 700,0 млн. руб.

Средства будут направлены на решение организационных вопросов, на рекламу, на частичную компенсацию внебюджетных издержек и т. п.

В целом по подпрограмме возможна существенная корректировка объемов запрашиваемых средств после детальной проработки организационных вопросов.

#### 1.8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Основными рисками реализации Подпрограммы в перспективе являются трудовые риски.

Существует реальный риск ухудшения демографической ситуации в России с точки зрения трудовых ресурсов для высококвалифицированной научной деятельности. Если не будут организованы или расширены необходимые мероприятия по сохранению и развитию кадрового потенциала, эти риски приобретут существенное значение и поставят под угрозу выполнение Подпрограммы и Программы в целом. Причем эту проблему необходимо решать на всех уровнях: от федерального до уровня организации.

Также существуют риски, связанные с возможным сокращением государственного бюджета или изменением курса Правительства Российской Федерации на резкое сокращение государственной поддержки и защиты отечественного судостроения.

Из этого вытекают риски финансовые и временные, например секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы и изменение сроков их выполнения.

Возможными мерами управления рисками могут быть укрепление финансово-экономического положения организаций отрасли, задействованных в реализации Подпрограммы, оптимизация опытно-экспериментальной базы, реализация на корпоративном уровне

мероприятий по развитию кадрового потенциала, рациональное расходование выделяемых бюджетных средств, создание опережающего научно-технического задела и т.д.

## Подпрограмма 2. "Развитие гражданской морской и речной техники"

В рамках подпрограммы предполагается расширение спектра разрабатываемых технологий и углубление научных и конструкторских разработок, полученных при реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы.

Перечень мероприятий и уточненная структура подпрограммы будет окончательно определена в 2013 - 2015 годах на основании получаемых результатов реализации действующей федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы и перспективных целей и задач развития гражданского сектора судостроения. Предварительно намечается реализация трех основных мероприятий:

1. Основное мероприятие 2.1.1. - "Разработка новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники, в том числе обладающих потенциально высокой конкурентоспособностью на мировом рынке, проведение системных исследований развития морских технологий и рынков".

2. Основное мероприятие 2.1.2. - "Создание пилотных экспериментальных (демонстрационных) образцов высокотехнологичных судов, предназначенных для массовой постройки".

Основное мероприятие 2.1.3. – "Закупка передовых зарубежных технологий и лицензий на строительство объектов и организацию в России производства современного технологического оборудования и другой продукции, разработанной ведущими фирмами мира".

Работы будут выполняться в два этапа 2017 - 2025 годы:

первый этап - 2017 - 2020 годы;

второй этап - 2021 - 2025 годы.

Учитывая то обстоятельство, что Подпрограмма 2 "Развитие гражданской морской и речной техники" является продолжением и дальнейшим развитием действующей федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы, объемы финансирования определялись "по близкому" аналогу. Таким образом, уровень расходов на реализацию подпрограммы предполагается на уровне бюджетного финансирования аналога за вычетом расходов на создание научно-технического задела и на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение научно-экспериментальной и стендовой базы.

Подпрограмма 3. "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли"

П А С П О Р Т

Подпрограммы 3. "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"

Ответственный исполнитель подпрограммы	- Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	-
Программно-целевые инструменты подпрограммы	- комплекс скоординированных мероприятий по созданию новых и модернизации существующих производственных мощностей судостроительной промышленности, финансируемых в рамках Программы
Цели подпрограммы	- сохранение и укрепление производственного потенциала отрасли; достижение в судостроении уровня передовых стран по качеству продукции, технологичности производства и производительности труда
Задачи подпрограммы	- развитие и оптимизация существующих производственных мощностей для обеспечения удовлетворения потребности российских судовладельцев в объектах гражданской морской техники; поддержание кластерной политики в основных судостроительных регионах; модернизация и развитие, а также создание новых производственных мощностей судового машиностроения и приборостроения в рамках поддержания кластерной политики; сохранение и развитие кадрового потенциала судостроения

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы

- достижение к 2020 году:  
рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году - 140%;  
средний возраст работников в промышленных организациях судостроительной промышленности - 35 лет.
- Достижение к 2030 году:  
рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году - 160 %;  
рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году - в 4,5 раза;  
доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей) – 60 %;  
рост мощностей по обработке металла в корпусообработывающем производстве по отношению к 2011 году - в 1,6 раза;  
средний возраст работников на промышленных организациях судостроительной промышленности. - 42 года.
- Возможно включение дополнительных индикаторов, значения которых на каждый год реализации подпрограммы будут определяться при корректировке Программы на основании решений федеральных органов исполнительной власти о проведении и финансировании из Федерального бюджета дальнейших работ по развитию гражданской морской техники и судостроительной промышленности

Этапы и сроки реализации подпрограммы

- 2013 - 2022 годы

- Объем бюджетных ассигнований подпрограммы
- 27 500 000,00 тыс. рублей.  
Объемы и источники финансирования подлежат уточнению при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования
- Ожидаемые результаты реализации подпрограммы
- обеспечен значительный рост доли российского судостроения на мировом рынке;  
созданы производственные мощности, обеспечивающие строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и объектов морской техники, в том числе:  
осуществлено развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе;  
обеспечены развитие и оптимизация производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе;  
обеспечено развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе);  
осуществлено обновление производственной базы организаций;  
обеспечено производство отечественных комплектующих для строительства и ремонта современной морской техники;  
сохранено и увеличено количество высококвалифицированных рабочих мест на судостроительных верфях

### 3.1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

Включение в состав Программы подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" определяется целью Программы, состоящей в достижении принципиального изменения стратегической конкурентной позиции гражданского судостроения России.

Достижение указанной цели невозможно без создания новых производственных мощностей, обеспечивающих строительство современной конкурентоспособной морской техники гражданского назначения.

Принципиальное отличие генерального направления развития отечественного судостроения - ориентация на сложную технику, как в военном кораблестроении, так и в гражданском судостроении (одна и та же технологическая структура судостроительных заводов). В период пика развития отечественного судостроения в 80-ые годы прошлого века потребность страны в морских транспортных судах покрывалась на 50 % судами, построенными странами-членами Совета экономической взаимопомощи, еще 40 % объема гражданской продукции судостроения производилось в организациях Украины.

На сегодняшний день в России отсутствуют мощности, позволяющие создавать современные суда дедвейтом более 100 тыс. тонн, т. к. после распада СССР все эти мощности остались в Украине. В то же время данный сегмент рынка является наиболее востребованным отечественными заказчиками. В последние 10 лет потребности отечественных заказчиков удовлетворяются судостроением отрасли примерно на 6 - 7%, хотя по техническим возможностям российского судостроения эта доля могла бы составить 30 - 40 и более процентов. Именно это обстоятельство и определяет основные целевые установки Программы - принципиально повысить долю России на мировом рынке.

Вместе с тем, в результате специализации на сложную технику, а также требований во времена СССР к созданию военной техники, сложилась производственная структура, характерная для универсального завода. В связи с этим коренная перестройка заводов на структуру верфи представляется практически нереальной. При этом, как уже указывалось неоднократно, сфера интересов отечественных производителей - это сложная морская техника и массовые суда и плавсредства для внутренних водных путей. Типовые суда (сухогрузы, танкеры, прочие транспортные

суда), которые строятся в странах Юго-Восточной Азии в серийном режиме (почти на конвейере), естественно, по более низкой стоимости, чем это возможно в Европе и России. В данной нише мы не сможем конкурировать с нашими азиатскими партнерами по себестоимости продукции.

Необходимость создания новых организаций (верфей) для строительства крупнотоннажных транспортных судов и средств освоения месторождений углеводородов обусловлена следующими обстоятельствами:

существующие судоспусковые сооружения судостроительных организаций России являются морально и физически устаревшими сооружениями (самый "молодой" из крупных судостроительных заводов – открытое акционерное общество "Выборгский судостроительный завод" - был основан в 1947 году), наклонные стапели обеспечивают спуск только судов дедвейтом до 70000 т;

существующие крупные судостроительные организации, специализированные на строительстве боевых надводных кораблей и подводных лодок, имеют избыточную для гражданского судостроения инфраструктуру, что делает их неконкурентоспособными;

высокий износ активной части основных производственных фондов организаций (технологического и подъемно-транспортного оборудования), низкий уровень автоматизации производственных процессов, управления, планирования и материально-технического снабжения не отвечают современным требованиям к организации и технологии производства.

Действующие производственные мощности в российском судостроении за последние 5 лет характеризуются следующими показателями:

1. Средний ежегодный выпуск кораблей и судов составил:  
около ..... тысяч тонн по водоизмещению порожнем;  
около ... тысяч тонн по металлообработке в корпусообработывающем производстве.

2. Средний ежегодный выпуск основной морской техники гражданского назначения по водоизмещению порожнем составил:

25 тыс. тонн по добывающим платформам и плавучим буровым установкам;

10 тыс. тонн по крупнотоннажным морским транспортным судам;

7 тыс. тонн по прочим морским транспортным судам;

7 тыс. тонн по транспортным судам смешанного и внутреннего плавания;

0,5 тыс. тонн по промысловым судам.

3. Средний ежегодный выпуск основной морской техники гражданского назначения по металлообработке в корпусообработывающем производстве составил:

20 тыс. тонн по добывающим платформам и плавучим буровым установкам;

8 тыс. тонн по крупнотоннажным морским транспортным судам;

5 тыс. тонн по прочим морским транспортным судам;

5 тыс. тонн по транспортным судам смешанного и внутреннего плавания;

0,5 тыс. тонн по промысловым судам.

В дальнейшем при сохранении мощностей на прежнем уровне доля выпуска морской техники гражданского назначения по этому показателю должна была уменьшаться в связи с развертыванием реализации Государственной программы вооружения на 2011 - 2020 годы. Однако, в результате реализации Подпрограммы и связанных с этим созданием новых мощностей и роста производительности труда потенциальное сокращение объемов выпуска гражданской морской техники будет не только компенсировано, но и будет достигнут значительный рост выпуска морской техники гражданского назначения.

3.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы, сроков и контрольных этапов реализации подпрограммы

#### 3.2.1. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы

Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы являются составной частью приоритетов Государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроительной промышленности".

Приоритетными направлениями государственной политики в области развития производственных мощностей гражданского судостроения являются:

создание современной конкурентоспособной продукции судостроения;

развертывание программ содействия технологической модернизации и продвижению продукции на рынки, включая:

создание новых объектов производственной базы;  
содействие техническому перевооружению ведущих организаций отрасли до мирового уровня технологического развития.

### 3.2.2. Цели, задачи, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы

Целью подпрограммы является сохранение и укрепление производственного потенциала отрасли и достижение в судостроении уровня передовых стран по качеству продукции, технологичности производства и производительности труда.

Задачи подпрограммы:

развитие и оптимизация существующих производственных мощностей для обеспечения удовлетворения потребности российских судовладельцев в объектах гражданской морской техники;

поддержание кластерной политики в основных судостроительных регионах;

модернизация и развитие, а также создание новых производственных мощностей судового машиностроения и приборостроения в рамках поддержания кластерной политики;

сохранение и развитие кадрового потенциала судостроения.

Основные ожидаемые результаты:

обеспечен значительный рост доли российского судостроения на мировом рынке;

созданы производственные мощности, обеспечивающие строительство, ремонт и модернизацию современных крупнотоннажных судов и объектов морской техники, в том числе:

осуществлено развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе;

обеспечено развитие и оптимизация производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе;

обеспечено развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе);

обеспечено производство отечественных комплектующих для строительства и ремонта современной морской техники;

сохранено и увеличено количество высококвалифицированных рабочих мест на судостроительных верфях.

### 3.2.3. Показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач

В качестве индикаторов, отражающих уровень реализации подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" выбраны:

индикатор "рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году". Данный показатель вычисляется как отношение текущего уровня фондоотдачи судостроительных верфей к аналогичному уровню за 2011 год и отражает изменение в эффективности работы судостроительных верфей отрасли по сравнению с 2011 годом. Фондоотдача судостроительных верфей вычисляется как отношение объема выпуска судостроительных верфей к суммарной стоимости их основных фондов. Значения показателя были спрогнозированы исходя из предполагаемых объемов вложений в основные фонды судостроительных верфей в период 2012 - 2030 годов и предполагаемого роста объемов выпуска за счет введения новых и модернизации действующих мощностей. К 2020 году рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей составит 140 % по отношению к 2011 году.

индикатор "рост производительности труда (выработки на одного работающего) в гражданской сфере промышленности по отношению к 2011 году". Данный показатель вычисляется как отношение текущего уровня производительности труда к аналогичному уровню за 2011 год и отражает изменение в эффективности работы судостроительных верфей отрасли по сравнению с 2011 годом. Производительность труда вычисляется как отношение объема выпуска судостроительных верфей к численности работающих. К 2030 году выработка на одного работающего в гражданской сфере промышленности увеличится в 4,5 раза по отношению к 2011 году.

индикатор "доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)". Данный показатель вычисляется как отношение стоимости обновленных и новых основных производственных фондов к общей стоимости основных

производственных фондов. К 2030 году данный показатель составит более 50 %.

индикатор "рост мощностей по обработке металла в корпусообрабатывающем производстве по отношению к 2011 году". Данный показатель вычисляется как отношение текущих мощностей в тоннах обрабатываемого металла к мощностям 2011 года. К 2030 году мощности по обработке металла в корпусообрабатывающем производстве вырастут в 1,6 раза;

индикатор "средний возраст работников в промышленных организациях судостроительной промышленности". Данный показатель рассчитывается как среднее арифметическое от среднего возраста работников промышленных организаций судостроительной промышленности, получаемого по форме П4. Показатель отражает возрастной состав работников промышленных организаций судостроительной отрасли.

Возможно включение дополнительных индикаторов, значения которых на каждый год реализации Подпрограммы будут определяться при корректировке Программы на основании решений федеральных органов исполнительной власти о проведении и финансировании из Федерального бюджета дальнейших работ по развитию гражданской морской техники и судостроительной промышленности.

#### 3.2.4. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Подпрограмма реализуется в один этап: 2013 - 2022 годы.

К моменту завершения реализации подпрограммы будут реализованы мероприятия по развитию производственных мощностей гражданского судостроения, завершены работы в целом по Подпрограмме, достигнута основная цель, решены задачи и достигнуты конечные значения индикаторов.

### 3.3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

В рамках подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" предполагается выполнение трех основных мероприятий. Их реализация направлена на модернизацию и развитие судостроительных комплексов (верфей) на территории Российской Федерации.

Основное мероприятие 3.2.1. - "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном

округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе".

Срок реализации мероприятия: 2013 - 2019 годы.

Кроме развития инновационного территориального кластера авиа- и судостроения Хабаровского края, в данном регионе предполагается создание новых производственных мощностей, в т. ч. нового судостроительного комплекса "Звезда", предназначенного для строительства крупнотоннажных танкеров и газовозов водоизмещением до 300 тысяч тонн, которые в России не производятся, добывающих платформ и буровых установок.

В проекте с общим названием "Создание судостроительного комплекса "Звезда" совмещен проект расширения судостроительных мощностей открытого акционерного общества "Дальневосточный завод "Звезда" с общей стратегией создания единого судостроительного комплекса в южной части Приморского края и мероприятиями, предусмотренными подпрограммой "Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе".

Судостроительный комплекс "Звезда" размещается на двух площадках в южной части Приморского края на западном побережье залива Петра Великого бассейна Японского моря, на побережье Уссурийского Залива в бухте Большой Камень и в бухте Пяти Охотников.

Проект реализуется в 4 этапа.

I очередь. Блок корпусообрабатывающих производств и окрасочные камеры.

II очередь. Открытый достроечный тяжелый стапель с цехами насыщения.

III очередь. Сухой док и достроечные цеха.

IV очередь. Блок цехов и сухой док в п. Мысовой (площадка "Восток-Раффлс").

Производственными организациями-участниками инновационного территориального кластера авиа- и судостроения Хабаровского края являются:

открытое акционерное общество "Амурский судостроительный завод";

открытое акционерное общество "Хабаровский судостроительный завод";

открытое акционерное общество "Хабсудмаш";

открытое акционерное общество "Амурская ЭРА".

Программой развития кластера предусмотрены следующие направления расходования средств:

1. Развитие транспортной инфраструктуры.
2. Развитие энергетической инфраструктуры.
3. Развитие инженерной инфраструктуры.
4. Развитие жилищной инфраструктуры.
5. Развитие инновационной инфраструктуры, в том числе на базе образовательных учреждений.
6. Развитие образовательной инфраструктуры.
7. Развитие материально-технической базы культуры и спорта.
8. Работы и проекты в сфере исследований и разработок, осуществления инновационной деятельности, подготовки и повышения квалификации кадров, другие мероприятия в целях повышения конкурентоспособности организаций-участников кластера и повышения качества жизни на территории базирования кластера.

Инвестиционные проекты, финансируемые в рамках действующих федеральных целевых программ, отсутствуют. Однако в рамках федеральной целевой программы "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011 - 2020 годы" реализуются следующие мероприятия, направленные на развитие производственных мощностей в составе кластера:

реконструкция производств (корпусообрабатывающего, сварочного, стапельного, трубообрабатывающего) и техническое перевооружение производственных мощностей (открытое акционерное общество "Амурский судостроительный завод");

техническое перевооружение корпусообрабатывающего производства и модернизация судоспусковых устройств на грузоподъемность 2000 т (открытое акционерное общество "Хабаровский судостроительный завод").

Основное мероприятие 3.2.2. "Развитие и оптимизация производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе".

Срок реализации мероприятия: 2014 - 2022 годы.

Предполагается осуществление оптимизации, модернизации и развития судостроительных комплексов, расположенных на северо-западе страны. Здесь предполагается развитие производственных мощностей

гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли в трех судостроительных зонах:

Санкт-Петербург и Ленинградская область;

Калининград;

Архангельская область.

В состав судостроительного инновационного территориального кластера Архангельской области входят следующие организации судостроительной промышленности:

открытое акционерное общество "Производственное объединение "Северное машиностроительное предприятие";

открытое акционерное общество "Центр судоремонта "Звездочка";

открытое акционерное общество "Северное производственное объединение "Арктика";

открытое акционерное общество "Северный рейд";

открытое акционерное общество "Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро "Онега";

открытое акционерное общество "Конструкторское бюро "Рубин-Север".

Программой развития кластера предусмотрены следующие направления расходования средств:

1. Развитие транспортной инфраструктуры.

2. Развитие энергетической инфраструктуры.

3. Развитие инженерной инфраструктуры.

4. Развитие жилищной инфраструктуры.

5. Развитие инновационной инфраструктуры, в том числе на базе образовательных учреждений.

6. Развитие образовательной инфраструктуры.

7. Развитие материально-технической базы культуры и спорта.

Часть инвестиционных проектов 5-го направления финансируется в рамках действующих федеральных целевых программ.

В федеральную целевую программу "Развитие оборонно-промышленного комплекса Российской Федерации на 2011- 2020 годы" входят следующие мероприятия:

техническое перевооружение стендовой испытательной станции и создание участка для производства мелкогерметичной аппаратуры (открытое акционерное общество "Северное производственное объединение "Арктика");

реконструкция и техническое перевооружение производственных мощностей для создания модулей объединенной базы данных ремонтной документации на основе ИПИ-технологий (открытое акционерное общество "Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро "Онега").

В федеральную целевую программу "Развитие гражданской морской техники" на 2009-2016 годы входят следующие мероприятия:

строительство и техническое перевооружение химико-технологической лаборатории по апробации технологических решений химической очистки оборудования и отмывки трубопроводов при ремонте судов с ядерными энергетическими установками и переработке токсичных отходов, образующихся при их ремонте и утилизации (открытое акционерное общество "Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро "Онега");

техническое перевооружение в развитие проектно-конструкторского потенциала в сфере гражданского судостроения (открытое акционерное общество "Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро "Онега");

техническое перевооружение лаборатории центра комплексных исследований и отработки новых технологических, конструктивных решений и внедрения новых материалов при формировании внутреннего обустройства судовых помещений гражданских судов различного назначения (открытое акционерное общество "Научно-исследовательское проектно-технологическое бюро "Онега").

В зоне "Санкт-Петербург и Ленинградская область" прорабатывается проект развития производственных мощностей - новый судостроительный комплекс на острове Котлин и техперевооружение существующих судостроительных заводов. Строительство нового завода позволит строить в России крупнотоннажные танкеры и газовозы. Кроме этого, необходима проработка развития кластера судового машиностроения.

В зоне "Калининград" необходима реконструкция существующих производственных мощностей.

Основное мероприятие 3.2.3. - "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе)".

Срок реализации мероприятия: 2014 - 2022 годы.

В рамках данного мероприятия предполагается вложение средств в модернизацию и развитие судостроительных комплексов в Южном федеральном округе страны. На сегодняшний день производственные мощности округа значительно устарели и требуют широкомасштабного вложения средств, как со стороны частных инвесторов, так и государства. В случае реализации данного мероприятия южные регионы страны получат современный кластер (концепция находится в разработке), способный удовлетворить интересы как государственного, так и частного заказчика в данном регионе России.

#### 3.4. Характеристика мер государственного регулирования

Меры государственного регулирования подпрограммы:

в расчете налога на прибыль не учитывается при определении налоговой базы целевое финансирование в виде инвестиций, полученных при проведении инвестиционных конкурсов (торгов) в порядке, установленном законодательством Российской Федерации;

в расчете налога на прибыль не учитывается при определении налоговой базы целевое финансирование в виде инвестиций, полученных от иностранных инвесторов на финансирование капитальных вложений производственного назначения, при условии использования их в течение одного календарного года с момента получения;

амортизационные отчисления включаются в состав расходов на капитальные вложения в размере не более 10 процентов первоначальной стоимости основных средств (за исключением основных средств, полученных безвозмездно), а также не более 10 процентов расходов, которые понесены в случаях достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации, технического перевооружения, частичной ликвидации основных средств и суммы которых определяются в соответствии со статьей 257 Налогового кодекса Российской Федерации;

расширение практики субсидирования из бюджета значительной части процентных ставок по кредитам коммерческих банков, привлеченным для финансирования проектов модернизации мощностей судостроения;

частичное использование для создания современных судостроительных комплексов средств Инвестиционного фонда Российской Федерации;

освобождение организаций судостроения от уплаты налога на добавленную стоимость и таможенных пошлин при ввозе специального

технологического и кранового оборудования, необходимого для оснащения модернизируемых и создаваемых новых производственных мощностей организаций судостроительной отрасли, а также при ввозе судового комплектующего оборудования, не изготавливаемого в России;

амортизационные отчисления включаются в состав расходов на капитальные вложения по основным средствам, относящимся к третьей - седьмой амортизационным группам, в размере не более 30 процентов первоначальной стоимости основных средств (за исключением основных средств, полученных безвозмездно), а также в отношении расходов, которые понесены в случаях достройки, дооборудования, реконструкции, модернизации, технического перевооружения, частичной ликвидации основных средств и суммы которых определяются в соответствии со статьей 257 Налогового кодекса Российской Федерации.

Использование вышеперечисленных мер позволит организациям отечественного судостроения - увеличить портфель заказов, а также повысить рентабельность производства, в результате чего они получат возможность за счет дополнительной прибыли выполнить модернизацию и техническое перевооружение своих в настоящее время значительно изношенных и морально устаревших основных фондов, ликвидировав при этом или существенно уменьшив техническую и технологическую отсталость от лидеров мирового судостроения.

В свете вступления России во Всемирную торговую организацию примечательно то обстоятельство, что используемые в настоящее время меры для поддержки и развития отечественного судостроения и судоходства не противоречат "Соглашению стран-членов Всемирной торговой организации по субсидиям и компенсационным мерам", так как являются "неспецифичными". "Неспецифичность" определяется тем, что они могут быть практически автоматически получены любой судостроительной верфью, выигравшей конкурс на получение статуса особой экономической зоны.

Такие же меры поддержки отечественного судостроения необходимо осуществить и в последующих нормативно-правовых актах. Среди таких мер можно выделить следующие:

содействие государства в получении судостроительными организациями статуса промышленно-производственной особой экономической зоны;

частичное использование для создания современных судостроительных комплексов средств Инвестиционного фонда Российской Федерации (на возвратной основе) и т. д.

Принятие перечисленных выше и иных мер обеспечит пополнение портфеля заказов организаций отечественного судостроения и, на базе этого, конструктивное продолжение с 2012 года реализации инвестиционных проектов модернизации их мощностей. В конечном итоге эти меры будут способствовать реализации мероприятий подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения" и оказывать существенное влияние на следующие индикаторы:

"доля обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли (верфей)";

"рост фондоотдачи промышленного производства судостроительных верфей по отношению к 2011 году".

### 3.5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках Программы не предусматривается оказание федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ).

### 3.6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации Программы будут принимать участие все интегрированные структуры и большинство акционерных обществ с государственным участием, созданных в судостроительной промышленности, а также ряд организаций других отраслей и ведомств.

Основным участником подпрограммы является открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация".

Привлечение Государственных корпораций, общественных организаций и государственных внебюджетных фондов к реализации подпрограммы не предполагается.

### 3.7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Рост объемов финансирования Программы, начиная с 2015 года, обусловлен, в первую очередь, значительными вложениями в создание судостроительных комплексов и кластеров в Северо-Западном, Дальневосточном и Южном федеральных округах страны. Тенденции финансирования данных мероприятий основаны на потребностях, представленных открытым акционерным обществом "Объединенная судостроительная корпорация" и проектных проработках открытого акционерного общества "Центр технологии судостроения и судоремонта".

В рамках подпрограммы "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения и материально-технической базы отрасли" предполагается выполнение мероприятий, направленных на модернизацию и развитие судостроительных комплексов (верфей) в разных регионах Российской Федерации.

Период реализации подпрограммы 2013 - 2022 годы.

Финансирование всех основных мероприятий подпрограммы осуществляется в основном из внебюджетных средств - 159 700,0 млн. руб. а из средств федерального бюджета только - 27 500 млн. руб. Объемы подлежат уточнению по мере проработки бизнес-планов конкретных проектов, что может также потребовать корректировки программы.

Поддержка реализации кластерной политики в части техперевооружения организаций судостроения осуществляется в рамках действующих федеральных целевых программ.

Основное мероприятие 3.2.1. - "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в регионе" направлено на создание кластера гражданского судостроения в Дальневосточном федеральном округе. Период реализации основного мероприятия 2013 - 2019 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 27 500,0 млн. руб., из внебюджетных средств - 75 700,0 млн. руб.

Основное мероприятие 3.2.2. - "Развитие и оптимизация производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе России, в том числе поддержка реализации кластерной политики в округе" направлено на модернизацию и создание новых производственных мощностей гражданского судостроения в Северо-Западном федеральном округе, включая создание кластера

судостроения. Период реализации основного мероприятия 2014 - 2022 годы. Финансирование из внебюджетных средств - 77 200,0 млн. руб. (предварительные данные).

Основное мероприятие 3.2.3. - "Развитие производственных мощностей гражданского судостроения в Южном федеральном округе России (на основе поддержки формирования судостроительного кластера в округе)" направлено на создание судостроительного кластера в Южном федеральном округе России. Период реализации основного мероприятия 2014 - 2022 годы. Финансирование из внебюджетных средств - 6 800,0 млн. руб. (предварительные данные).

### 3.8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Среди основных рисков реализации подпрограммы можно выделить:

#### 1. Макроэкономические риски:

сокращение государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья или по другим объективным причинам (например, очередной экономической кризис);

изменение курса Правительства Российской Федерации на резкое сокращение государственной поддержки и защиты отечественного судостроения, например, связанное с вступлением Российской Федерации во Всемирную торговую организацию;

международные юридические проблемы, связанные с освоением арктических месторождений углеводородного сырья;

внешнеполитическая конъюнктура, влияющая на объемы международного кооперационного сотрудничества;

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

развитие научно-технического потенциала зарубежных конкурирующих фирм и организаций.

Эти риски ставят под угрозу выполнение Подпрограммы, достижение основных целей и задач, и может потребовать пересмотра ряда позиций Подпрограммы, в первую очередь связанных с мерами государственной поддержки.

#### 1. Финансовые и временные риски:

секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию основных мероприятий подпрограммы;

ухудшение финансово-экономического положения потребителей продукции судостроительной промышленности, изменения приоритетов в планах их развития, в связи с чем возникнут проблемы на рынках сбыта (внедрения) продукции отрасли;

изменение общего инвестиционного климата в стране, снижение активности потенциальных инвесторов в судостроительную промышленность;

ухудшение финансово-экономического положения разработчиков и производителей судостроительной продукции, и как следствие дефицит внебюджетных средств на реализацию Подпрограммы, банкротство организаций - исполнителей основных мероприятий Подпрограммы или невозможность выполнения финансово не благополучными организациями контрактов и обязательств, предусмотренных подпрограммой.

При осуществлении этих рисков потребуется корректировка ряда мероприятий подпрограммы, содержания и механизма их реализации.

### 3. Трудовые риски:

Существует риск ухудшения демографической ситуации в России и, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности. Кроме этого существуют риски необеспеченности организаций отрасли квалифицированными кадрами.

Было установлено, что на реализацию основных мероприятий, достижение целей и выполнение задач государственной программы в наибольшей степени оказывают влияние следующие риски, влияние которых было оценено как "сильное" и "очень сильное":

сокращение государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья или по другим объективным причинам (например, очередной экономической кризис);

развитие научно-технического потенциала зарубежных конкурирующих фирм и организаций;

отказ государства от пакетов акций в крупных интегрированных структурах и от соответствующих обязательств;

секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Программы и изменение сроков их выполнения;

ухудшение демографической ситуации в России и, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности.

Полученные результаты указывают на сильное влияние государственных органов, их целей и действий на реализацию подпрограммы, а также влияния общей ситуации в экономической и социальной системе России (обуславливающей демографические факторы) и состояния мирового рынка технологий. В совокупности влияние данных факторов определено на уровне 70 - 80% от общего влияния всех рисков подпрограммы. В связи с этим целесообразно сконцентрировать усилия по предотвращению влияния рисков на перечисленных факторах.

#### Меры управления рисками реализации подпрограммы.

Меры управления рисками реализации подпрограммы разработаны на основании выявленных основных рисков реализации подпрограммы, перечисленных выше.

Риски, связанные с сокращением государственного бюджета из-за колебаний цен на мировом рынке нефтепродуктов и экспортного сырья.

Секвестр финансовых средств федерального бюджета, предусмотренных на реализацию Подпрограммы, и изменение сроков их выполнения.

Смягчение возможной кризисной ситуации возможно за счет перераспределения приоритетов и оптимизации использования средств между мероприятиями, а также за счет переноса сроков завершения этапов отдельных работ на более поздний период. Целесообразно не только перераспределять и оптимизировать объемы финансирования, соизмеряя их с ожидаемыми значениями индикаторов, но и вносить обоснованные коррективы в ожидаемые результаты.

Ухудшение демографической ситуации в России, особенно в населенных пунктах, обеспечивающих кадрами организации судостроительной промышленности.

Данный риск учтен при формировании подпрограммы и был признан системным. На основании этого вывода в Подпрограмме предполагается осуществление комплекса мер, направленных на стимулирование развития кадрового потенциала судостроительной промышленности как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе. Реализация указанных

мер в полном объеме позволит значительно сократить риски, связанные с кадровым дефицитом в судостроении.

## Подпрограмма 4. "Государственная поддержка"

## П А С П О Р Т

Подпрограммы 4. "Государственная поддержка"  
государственной программы Российской Федерации  
"Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"

Ответственный исполнитель подпрограммы	- Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Соисполнители подпрограммы	- -
Программно-целевые инструменты подпрограммы	- комплекс скоординированных мероприятий, финансируемых в рамках Программы
Цели подпрограммы	- повышение эффективности производства путем внедрения инноваций в производственный процесс; повышение инвестиционной привлекательности судостроительной отрасли; увеличение объемов производства судостроительных организаций
Задачи подпрограммы	- финансовая поддержка внедрения инновационных процессов в организациях судостроительной промышленности; создание благоприятных финансовых условий для производственной и коммерческой деятельности судостроительных организаций; создание финансовых условий и стимулов для расширения закупок отечественными заказчиками гражданских судов, изготовленных на российских верфях

Целевые индикаторы и показатели подпрограммы	- доля судов и морских сооружений, заказываемых российскими судоходными, рыболовецкими, морскими нефтегазодобывающими компаниями в России, в общем объеме их заказа на новые суда и морские сооружения; доля количества высококвалифицированных рабочих мест от общего количества работающих в отрасли.
Этапы и сроки реализации подпрограммы	- один этап: 2013-2030 годы
Объем бюджетных ассигнований подпрограммы	- 43 400 500,00 тыс. рублей. Объемы финансирования уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	- значительно повышена эффективность производства в судостроительной промышленности за счет внедрения передовых технологий и инноваций; повышен уровень технологического развития организаций и судостроительной промышленности; значительно выросла инвестиционная привлекательность организаций судостроительной промышленности; осуществлено привлечение как внутренних, так и внешних инвесторов в отечественное производство; созданы экономические стимулы для ускоренного обновления российского флота, замены судов, выслуживших нормативные сроки службы и не соответствующих по своему физическому и моральному состоянию современным требованиям по безопасности;

реализованы проекты лизинга грузовых и пассажирских судов внутреннего плавания и морских рыбопромысловых судов отечественного производства;  
увеличено количество судов под Государственным флагом Российской Федерации (зарегистрированных в Российском международном реестре судов);  
обеспечено внедрение инновационных технических решений в создаваемые суда и объекты морской техники;  
обеспечен социальный эффект от увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности

#### 4.1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

##### 4.1.1. Особенности современного этапа функционирования российской судостроительной промышленности. Необходимость государственной поддержки

Включение в состав Программы подпрограммы "Государственная поддержка" обусловлено тем, что ряд стратегических судостроительных организаций нуждается в государственной поддержке для внедрения инноваций в производственный процесс и повышения общей эффективности производства, и соответствует требованиям к разработке государственных программ Российской Федерации.

Современные условия функционирования российской судостроительной промышленности характеризуются:

необходимостью обеспечения возрастающих потребностей российских потребителей судов и морской техники для решения актуальных для государства задач;

исторически сложившимся укладом судостроительной промышленности и существующим технологическим уровнем производства, не в полной мере соответствующим требованиям по обеспечению расширенного производства гражданской морской техники;

повышением конкурентности на мировом рынке судостроения в посткризисных условиях, что в существенной мере влияет на российскую промышленность в связи с вступлением России в ВТО.

В этих обстоятельствах необходима разработка и реализация современной системы мер государственной поддержки российского судостроения, соответствующей как общепринятой мировой практике ведущих морских стран, так и защите интересов России.

#### 4.1.2. Стимулирование развития инновационного производства в судостроительной промышленности

Судостроительная промышленность, особенно в области военного кораблестроения и наиболее перспективных для России ниш мирового рынка гражданского судостроения (высокотехнологичные морские суда ледового плавания, суда и морская техника для освоения ресурсов шельфа и Мирового океана, научно-исследовательские суда, скоростные пассажирские суда и др.), относится к наиболее "наукоемким" отраслям.

Вместе с тем основные особенности судостроения - малосерийность, длительный цикл создания продукции от замысла до практического воплощения, "комплексность" конечной продукции и большое число организаций, вовлеченных в процесс ее создания - создают объективные трудности внедрения инновационных технических решений в продукцию и производственные процессы, особенно в случаях единовременного применения большого числа инноваций в проекте.

Во многих случаях организации самостоятельно не в состоянии обеспечить внедрение новых технологий и инноваций без существенного снижения показателей рентабельности производства на достаточно продолжительный период. Это обуславливает необходимость государственной поддержки развития инновационного производства в судостроительной промышленности.

В частности, промежуточные результаты реализации федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники на 2009 - 2016 годы" содержат достаточно большое количество инновационных технических решений, что подтверждается в том числе количественными показателями уровня достигнутых результатов научно-технической деятельности и созданных объектов интеллектуальной собственности. Предметный анализ результатов отдельных завершенных и продолжающихся научно-исследовательских и опытно-конструкторских

работ показывает невозможность их внедрения в организациях отрасли без государственного участия.

#### 4.1.3. Опыт развития лизинга в судостроении

"Стратегией развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу" предусмотрено создание системы государственно-частного партнерства на основе использования лизинга, как одного из финансовых инструментов, способного стимулировать совершенствование производственных процессов и внедрение технологических инноваций в отрасли.

Лизинг в судостроении характеризуется рядом особенностей, обусловленных высокой стоимостью судов и длительными сроками окупаемости (8 - 12 лет и более). Вместе с тем, в сравнении с альтернативными способами финансирования (собственные средства или банковский кредит), основным преимуществом лизинговых схем является минимизация единовременно отвлекаемых оборотных средств лизингополучателя.

Начиная с 2009 года в федеральном бюджете были заложены целевые статьи расходов, направленные на развитие лизинга судов и морских сооружений, построенных на российских верфях на класс российского классификационного общества, учитывающего сложные природно-климатические условия и экологическую уязвимость российского континентального шельфа, и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в РМРС. Практическое внедрение лизинговых организационно-финансовых схем в судостроении позволило организовать постройку ряда серий грузовых и пассажирских судов внутреннего плавания, нескольких рыбопромысловых судов. Реализованные по лизингу проекты характеризуются высоким уровнем технической новизны и инновационности, а при их постройке были достигнуты высокие производственные показатели, обеспечившие реализацию в минимальные (рекордные для данных сегментов отечественного судостроения) сроки.

Также, в федеральном бюджете было предусмотрено участие государства в реализации проектов лизинга морских и речных судов посредством инвестиций в уставной капитал открытого акционерного общества "Объединенная судостроительная корпорация". В связи с низкой эффективностью реализации данного механизма в 2008 - 2010 годах выделение в дальнейшем бюджетных ассигнований на реализацию данной

меры государственной поддержки не поддерживается и не заложено в Программе.

Накопленный опыт свидетельствует о необходимости развития данного организационно-финансового инструмента и в перспективе.

Потенциальными клиентами лизинговой компании могут быть:

российские судоходные компании, большинство из которых не в состоянии самостоятельно осуществить полный объем финансирования строительства судов на российских верфях;

российские государственные структуры, имеющие (или предполагающие иметь) в своем составе суда и/или другие плавучие средства, необходимые им для выполнения своих функций (Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерство природных ресурсов Российской Федерации, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды, Российская академия наук, Федеральное агентство по рыболовству и др.)

российские судостроительные заводы, испытывающие трудности в организации закупок судового оборудования, а также приобретения крупного технологического оборудования для модернизации производства;

зарубежные судоходные компании, имеющие намерение заказать постройку судов на российских верфях, но не получающие от них так называемых возвратных гарантий на свои авансовые платежи, составляющие до 40 % цены судна.

Перечисленные направления деятельности лизинговой компании требуют значительного и долгосрочного финансового обеспечения, в том числе бюджетного, на возвратной основе, включая возможность получения субсидий на покрытие части процентных ставок по кредитам коммерческих банков, поскольку их действующий уровень, неприемлем для лизинговой деятельности.

Финансирование лизинговой деятельности из государственного бюджета Российской Федерации должно осуществляться при следующих условиях:

строительство на российских верфях;

строительство по проектам российских проектных организаций;

строительство на класс российского классификационного общества;

эксплуатация судов под флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов, как минимум, на срок возмещения обязательств по выделенной помощи государства.

В связи с вступлением России во Всемирную торговую организацию в качестве единственной меры государственной поддержки развития лизинга морских и речных судов (остальные меры предлагается исключить) предлагается осуществлять субсидирование процентных ставок по кредитам на покупку российской судостроительной продукции, включая экспортные кредиты. При этом, доля участия заемных средств в сделке не может превышать 85 % в связи с ограничениями Всемирной торговой организации - Организации экономического сотрудничества и развития.

Механизм реализации данного предложения носит следующий вид:

- потенциальный покупатель российской судостроительной продукции подает заявку в коммерческий банк, который в свою очередь подписывает соглашение о возмещении части ставки (в размере двух третей от текущей ставки рефинансирования Центрального Банка Российской Федерации) Внешэкономбанком, который является оператором программы по возмещению процентных ставок. Внешэкономбанк информирует об этом Министерство финансов Российской Федерации, которое выделяет необходимые средства из государственного бюджета на агентский счет Внешэкономбанка. После этого Внешэкономбанк проводит операцию по возмещению коммерческому банку части ставки по кредиту. В результате коммерческий банк выдает кредит покупателю по ставке, уменьшенной на размер двух третей от текущей ставки рефинансирования Центрального Банка Российской Федерации. Во всех случаях реализация механизма компенсации банковских процентов возможна только при условии страхования риска невозврата кредита со стороны покупателя национальным банком или страховым агентством, а в случае иностранного покупателя - национальным экспортным агентством. При этом страховая премия согласно Договоренности по официальным экспортным кредитам Организации экономического сотрудничества и развития должна быть не менее соответствующего MPR (Minimum premium rate).

В период 2009 - 2012 годов по лизинговым программам в России построено около 40 грузовых (наливных и сухогрузных) внутреннего и смешанного плавания, пассажирских судов внутреннего и прибрежного морского плавания, а также рыболовных судов (средняя стоимость одного судна - около 300 млн. руб). При этом предусмотренные бюджетом

средства господдержки (субсидии российским транспортным компаниям и организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях, на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга) составили около 1 млрд. руб.

При сохранении достигнутой эффективности лизинговых схем, средства, предусмотренные бюджетными планировками на указанные цели на период 2013 - 2017 годов, обеспечат возмещение оставшейся части затрат на уплату процентов по кредитам на суда, построенные до 2013 года (при восьмилетней схеме кредитования), а также организацию постройки по лизинговым схемам еще 65 - 70 ед. судов таких же типов.

В то же время заявленные потребности российских судоходных компаний в судах внутреннего и смешанного плавания составляют около 400 ед., а российских рыболовецких компаний - свыше 700 ед. Таким образом, необходимо осуществить постройку еще около 1000 судов. В связи с этим предусматриваются средства господдержки - субсидии российским транспортным компаниям и организациям рыбохозяйственного комплекса на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей по договорам лизинга - на весь период действия Государственной программы, т. е. и на период 2017 - 2030 годов, в размерах, пропорциональных стоимости создаваемых судов.

Данная мера обеспечит:

налоговые поступления в Федеральный бюджет от деятельности судостроительных организаций в объеме около 110 млрд. руб. до 2030 года;

значительное обновление парка судов речного и смешанного плавания, а также промысловых судов;

полную загрузку не менее 15-ти судостроительных заводов средней мощности и численности, т. е. обеспечит на этот период высококвалифицированной работой не менее 15 тыс. чел.;

обеспечит заказами не менее 50 организаций смежных отраслей;

возможность осуществления технической и технологической модернизации загруженных организаций.

#### 4.1.4. Обновление флота в обеспечение безопасности судоходства. Создание утилизационных фондов

Российский гражданский флот в большинстве секторов характеризуется высокими показателями среднего возраста судов. Многие суда значительно превысили плановые сроки службы и по своему физическому и моральному состоянию не соответствуют современным требованиям по безопасности.

Особенно остро вопрос обновления стоит для отечественного морского рыбопромыслового флота и речного пассажирского, в первую очередь - круизного флота. Именно рыбопромысловый флот характеризуется наихудшими показателями по количеству аварий, а пассажирский - по числу погибших и пострадавших.

Поскольку большинство рыболовецких компаний и судоходных компаний, осуществляющих пассажирские перевозки, не в состоянии собственными и привлекаемыми (в том числе по лизингу) средствами обеспечить массовое обновление флота, необходима существенная государственная поддержка.

В качестве рациональной формы государственной поддержки рассматривается организация утилизационных фондов. Схема их формирования и функционирования подлежит специальной проработке.

#### 4.1.5. Законодательная поддержка судостроения

Федеральным законом от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства" (далее - 305-ФЗ) предусмотрен ряд налоговых и таможенных льгот для судостроительных организаций, получивших статус резидента промышленно-производственной особой экономической зоны (ОЭЗ): на срок до 10 лет с момента организации ОЭЗ "обнуление" налога на добавленную стоимость при приобретении материалов и ресурсов, комплектующих изделий и оборудования, части налога на прибыль, перечисляемую в бюджет субъектов РФ, налога на имущество и земельного налога, таможенных платежей.

Еще более весомые льготы предоставляются в соответствии с 305-ФЗ судовладельцам (судоходным компаниям), регистрирующим свои суда в Российском международном реестре судов.

Использование льгот, предоставляемых в соответствии с 305-ФЗ, обеспечивает судовладельцам (судоходным компаниям) повышение рентабельности и конкурентоспособности эксплуатируемого флота, что позволяет выделять дополнительные средства на приобретение новых судов. Так, согласно оценкам, выполненным для расчетного примера, комплексное использование льгот, предоставляемых 305-ФЗ, обеспечивает уменьшение строительной стоимости судна, снижение срока его окупаемости с 10 до 7 лет и получение прибыли, достаточной для строительства 2,9 ед. аналогичных судов против 1,7 ед. в варианте без использования льгот.

Для российской судостроительной организации использование льгот, предоставляемых 305-ФЗ, обеспечивает, для того же расчетного примера, увеличение чистой прибыли на 18%. Дополнительная прибыль позволяет выполнить модернизацию и техническое перевооружение основных фондов с целью ликвидации технологической отсталости от ведущих зарубежных судостроительных компаний, что обеспечивает возможность увеличения портфеля заказов организации и соответствующее увеличение прибыли, как минимум, в прямой пропорции.

Принятые меры поддержки отечественного судостроения и судоходства не противоречат "Соглашению стран-членов ВТО по субсидиям и компенсационным мерам", так как являются "неспецифичными" - могут быть практически получены любым собственником построенного в России или приобретенного за рубежом судна при условии его регистрации в РМРС, а также любой судостроительной верфью, выигравшей конкурс на получение статуса ОЭЗ.

Реализация мер, предусмотренных 305-ФЗ для судостроительных организаций, осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ "Об особых экономических зонах в Российской Федерации".

Временность мер, предусмотренных 305-ФЗ для судостроительных организаций, преследует цель создания максимально благоприятных условий и возможностей для их модернизации и технического перевооружения, организации производства в стране комплектующего оборудования, не производимого в настоящее время и поставляемого по импорту.

4.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации Подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей

и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов  
Подпрограммы, сроков и этапов реализации подпрограммы

#### 4.2.1. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы

Приоритетами государственной политики в сфере реализации подпрограммы являются:

укрепление и развитие производственного потенциала судостроительной отрасли, повышение ее эффективности и инвестиционной привлекательности;

обеспечение безусловного выполнения государственного оборонного заказа и Государственной программы вооружения;

создание финансовых условий и стимулов для расширения закупок отечественными заказчиками гражданских судов, изготовленных на российских верфях;

обновление российского флота, замена судов, выслуживших нормативные сроки службы и не соответствующих по своему физическому и моральному состоянию современным требованиям по безопасности.

#### 4.2.2. Цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы

Целями подпрограммы являются:

повышение эффективности производства путем внедрения инноваций в производственный процесс;

повышение инвестиционной привлекательности судостроительной отрасли;

увеличение объемов производства судостроительных организаций.

Основными задачами подпрограммы являются:

финансовая поддержка внедрению инновационных процессов в организациях судостроительной промышленности;

создание благоприятных финансовых условий для производственной и коммерческой деятельности судостроительных организаций;

создание финансовых условий и стимулов для расширения закупок отечественными заказчиками гражданских судов, изготовленных на российских верфях.

Индикатором подпрограммы является индикатор "доля количества высококвалифицированных рабочих мест от общего количества работающих в отрасли".

Показатель рассчитывается как отношение числа высококвалифицированных работников в судостроительной отрасли к общему числу работников в отрасли.

Отражает структурный состав отрасли по квалификационному составу, показывая долю работников высокой квалификации в общем числе работников отрасли.

#### 4.2.3. Основные ожидаемые конечные результаты

Ожидаемые результаты реализации мероприятий Подпрограммы:

значительно повышена эффективность производства в судостроительной промышленности за счет внедрения передовых технологий и инноваций;

повышен уровень технологического развития организаций судостроительной промышленности;

значительно выросла инвестиционная привлекательность организаций судостроительной промышленности;

осуществлено привлечение как внутренних, так и внешних инвесторов в отечественное производство;

созданы экономические стимулы для обновления российского флота, заменены суда, выслужившие нормативные сроки службы и не соответствующие по своему физическому и моральному состоянию современным требованиям по безопасности;

реализованы проекты лизинга грузовых и пассажирских судов внутреннего плавания и морских рыбопромысловых судов отечественного производства;

увеличено количество судов под Государственным флагом Российской Федерации (зарегистрированных в Российском международном реестре судов);

обеспечено внедрение инновационных технических решений в создаваемые суда и объекты морской техники;

обеспечен социальный эффект от увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности.

#### 4.2.4. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Подпрограмма реализуется в один этап: 2013 - 2030 годы.

Реализация в один этап и срок окончания реализации подпрограммы (2030 г.) определены исходя из постоянной потребности строительства большого количества судов по лизингу.

#### 4.3. Обобщенная характеристика мер основных мероприятий подпрограммы

Необходимыми мероприятиями, осуществляемыми в сфере реализации Подпрограммы являются:

стимулирование развития инновационного производства в судостроительной промышленности;

содействие в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России, в частности, субсидирование части затрат на уплату процентов по кредитам на строительство в России судов и морских сооружений на класс российского классификационного общества и для эксплуатации под Государственным флагом Российской Федерации с регистрацией в Российском международном реестре судов;

формирование утилизационных фондов применительно к отдельным группам судов (рыбопромысловые, пассажирские внутреннего плавания);

реализация льгот для судостроительных организаций, являющихся резидентами промышленно-производственных особой экономической зоны, в соответствии с положениями 305-ФЗ.

#### 4.4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Все мероприятия, указанные в разделе "Обобщенная характеристика мер основных мероприятий подпрограммы", относятся к мерам государственного регулирования.

При этом мероприятие "Реализация льгот для судостроительных организаций, являющихся резидентами промышленно-производственных особой экономической зоны, в соответствии с положениями 305-ФЗ" не предусматривает дополнительного финансирования в рамках подпрограммы и Программы в целом.

#### 4.5. Прогноз сводных показателей государственных заданий

по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

Потенциальный портфель заказов на период до 2030 года только по гражданской продукции для внутреннего потребления составляет более 1500 судов и плавсредств общей стоимостью до 1,5 трлн. руб. Такой прогноз основан на суммарных показателях федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России в 2010 - 2015 годов", проектов программ возрождения отечественных рыбопромыслового и научно-исследовательского флотов, результатах анализа потребностей нефтегазодобывающих компаний, работающих на российском шельфе.

В результате принятия мер государственной поддержки будут созданы условия, стимулирующие производство в России наукоемких, высокотехнологичных изделий гражданской морской техники для внутреннего рынка (в том числе - судов и плавсредств принципиально новых для отечественного судостроения типов), включая:

атомные и дизель-электрические ледоколы нового поколения;  
научно-исследовательские суда, оснащенные высокотехнологичными комплексами бортового и подводного оборудования для океанологических, геолого-геофизических, гидрометеорологических, и рыбохозяйственных исследований на шельфе и в Мировом океане;

плавучие буровые платформы для поисково-разведочного и эксплуатационного бурения, плавучие и стационарные технологические платформы для добычи углеводородов на континентальном шельфе, их первичной переработки, хранения и отгрузки;

комплексы судов и плавучих технических средств для обеспечения обустройства и эксплуатации морских месторождений углеводородов;

суда-газовозы для перевозки сжиженного природного газа и танкеры для перевозки нефти усиленного ледового класса для работы в Арктике и на Дальнем Востоке;

плавучие атомные электростанции, приливные электростанции и другие специальные объекты обустройства прибрежных северных территорий;

современные рыбодобывающие и рыбообрабатывающие суда для обеспечения лова в традиционных и новых районах промысла;

современные транспортные и вспомогательные суда морского, внутреннего и смешанного ("река-море") плавания;

современные пассажирские и грузопассажирские (в том числе - высокоскоростные) суда;

средства обеспечения эффективного функционирования морских судоходных путей (в том числе - устойчивой круглогодичной работы Северного морского пути), портов и внутренних водных путей и др.

В случае достижения указанных показателей значительно повысится экономическая эффективность судостроения, а также будет решен ряд актуальных социальных задач, в том числе - в городах и населенных пунктах, где судостроительные организации являются градообразующими.

В частности, в результате реализации предусматриваемых мероприятий будет обеспечено:

увеличение вклада судостроения в прирост валового внутреннего продукта за счет роста промышленного производства в отрасли (в денежном выражении по отношению к 2011 году, только по гражданской продукции): 2015 год - в 1,5 раза; 2020 год - в 5 раз; 2025 г. - в 6 раз;

рост производительности труда (выработки на одного работающего) в промышленности (по отношению к 2011 году): 2015 год - в 1,5 раза; 2020 год - в 6 раз; 2025 год - в 7 раз;

повышение инновационной активности и увеличение доли обновленных и новых основных производственных фондов судостроительных организаций отрасли: 2015 год – 33 %; 2020 год – 45 %; 2025 год - около 50 %;

повышение конкурентоспособности и качества продукции судостроения, расширение высокотехнологического экспорта наукоемкой продукции;

освоение производства "прорывных" видов продукции - принципиально новых для российского судостроения типов судов и специальной морской техники;

сохранение и расширение рабочих мест;

повышение спроса на высококвалифицированные научно-технические кадры и создание до 20 тыс. новых рабочих мест;

обеспечение дополнительных налоговых поступлений в бюджеты всех уровней.

Развитие гражданского судостроения и применение двойных технологий окажет также значительный эффект на развитие и повышение конкурентоспособности российского военного кораблестроения и обороноспособность страны.

#### 4.6. Информация об участии государственных корпораций,

акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В рамках реализации настоящей подпрограммы предполагается непосредственное участие следующих государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием и иных юридических лиц (общественных и научных организаций, а также государственных внебюджетных фондов):

открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация" и ее дочерние структуры;

государственная корпорация "Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)".

По мере реализации подпрограммы возможно привлечение:

открытое акционерное общество "Центр технологии судостроения и судоремонта";

открытое акционерное общество "Концерн "Научно-производственное объединение "Аврора";

открытое акционерное общество "Концерн "Океанприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Центральный научно-исследовательский институт "Электроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Морское подводное оружие-Гидроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Гранит-Электрон";

открытое акционерное общество "Концерн "Моринформсистема - Агат";

федеральное государственное унитарное предприятие "Крыловский государственный научный центр";

федеральное государственное унитарное предприятие "Атомфлот" государственной корпорации по атомной энергии "Росатом";

российских судоходных компаний с участием государственного капитала.

#### 4.7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Предусматривается следующее распределение финансовых ресурсов по направлениям реализации подпрограммы.

Финансирование подпрограммы из средств федерального бюджета - 43 400,50 млн. руб., из внебюджетных средств - 33 047,05 млн. руб.

Основное мероприятие 4.2.1. предполагает стимулирование развития инновационного производства в судостроительной промышленности.

Период реализации основного мероприятия - 2013 - 2014 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 6 600,0 млн. рублей.

Основное мероприятие 4.5.2. предполагает реализацию мероприятий по содействию в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России.

Период реализации основного мероприятия - 2013 - 2030 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета - 26 800,50 млн. руб., из внебюджетных средств - 30 047,05 млн. руб.

Для оценки размера потребностей в субсидировании процентов по кредиту и лизингу для финансирования строительства судов российскими заказчиками на российских верфях в указанный период представляется корректным исходить из следующих допущений:

минимальная потребность в строительстве судов для обеспечения баланса спроса и предложения тоннажа в условиях ожидаемого выбытия старого флота составляет порядка 25 судов в год;

размер субсидий в год на 1 судно составляет в среднем 25,4 млн. руб. (цифра получена путем усреднения размера субсидий по осуществляемым в настоящее время пяти проектам строительства 48 сухогрузных и наливных судов дедвейтом 5000 - 7000 т.).

Исходя из вышеназванных допущений среднегодовая потребность в субсидиях на ближайшие 5 лет может составить около 762,0 млн. руб. в год.

С учетом перспективной потребности организаций рыбохозяйственного комплекса, а также стремительно растущей потребности в сухогрузных и наливных судах дополнительная суммарная потребность в субсидировании перспективных контрактов на период 2016-2025 годов составит более 23 000 млн. рублей.

Следует отметить, что только субсидирование процентных ставок делает российские верфи конкурентоспособными по сравнению с зарубежными верфями и позволяет российским судоходным компаниям размещать заказы на отечественных верфях.

Основное мероприятие 4.5.3. предполагает реализацию мероприятий по формированию утилизационных фондов применительно к отдельным группам судов (рыбопромысловые, пассажирские внутреннего плавания).

Период реализации основного мероприятия 2021 - 2030 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 10 000,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 3 000,0 млн. рублей.

Реализация в период 2013 - 2025 годы льгот для судостроительных организаций, являющихся резидентами промышленно-производственных особой экономической зоны, в соответствии с положениями 305-ФЗ оценивается, исходя из планируемых объемов производства, около 10,0 млрд. руб. (величина выпадающих доходов бюджета; не требует дополнительного финансирования). Превышение доходов бюджета над расходами по этому направлению предусматривается с 2017 - 2018 годов, полная компенсация выпадающих доходов - не позднее, чем с 2020 года.

#### 4.8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Недофинансирование мероприятий по стимулированию развития инновационного производства в судостроительной промышленности, по содействию в развитии лизинга судов и морских сооружений, построенных в России, по формированию утилизационных фондов не обеспечит возможность привлечения на российские судостроительные организации заказов российских компаний в объеме, планируемом исходя из имеющегося потенциального портфеля заказов, и, соответственно, не позволит достичь основных показателей реализации Государственной программы в целом, что приведет к дальнейшему отставанию российской судостроительной промышленности от уровня мировых лидеров в этой области и потере для отечественного судостроения ниш на мировом судостроительном рынке, являющихся сегодня перспективными для России.

## Подпрограмма 5. "Обеспечение реализации государственной программы"

## П А С П О Р Т

## Подпрограммы 5 "Обеспечение реализации и управление государственной программы" государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы"

Ответственный исполнитель подпрограммы	- Министерство промышленности и торговли Российской Федерации
Соисполнители Подпрограммы	- -
Программно-целевые инструменты Подпрограммы	- комплекс скоординированных мероприятий по обеспечению эффективности выполнения государственной программы
Цель Подпрограммы	- обеспечение создания условий для реализации и управления государственной программой
Задачи Подпрограммы	- координация и текущее планирование мероприятий, реализуемых в рамках программы; контроль выполнения мероприятий программы и достижения плановых значений целевых индикаторов; создание условий выполнения как отдельных проектов и мероприятий, так и Программы в целом, существенно повышающих их технический уровень и их эффективность; управление результатами интеллектуальной деятельности, созданными в рамках государственной программы
Целевые индикаторы и показатели Подпрограммы	- выполнение целевых индикаторов Программы – 100 %; достижение ожидаемых результатов реализации Программы – 100 %
Этапы и сроки реализации подпрограммы	- один этап: 2014 - 2030 годы

Объем бюджетных ассигнований подпрограммы	- 5 575 000,00 тыс. рублей. Объемы и источники финансирования уточняются при формировании федерального бюджета на соответствующий период бюджетного планирования
Ожидаемые результаты реализации подпрограммы	- обеспечено системно-аналитическое и экспертное сопровождение управления реализацией мероприятий Программы в целом; обеспечена реализация комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках Программы; обеспечена реализация инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей; обеспечена своевременная и полномасштабная правовая охрана результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ

### 5.1. Характеристика сферы реализации подпрограммы, описание основных проблем в указанной сфере и прогноз ее развития

В настоящее время вопросы управления реализацией Программы в судостроительной промышленности решаются в рамках 7 раздела "Системные исследования развития морских технологий и рынков" действующей федеральной целевой программы "Развитие гражданской морской техники" на 2009 - 2016 годы.

В целом подпрограмма направлена на формирование и развитие обеспечивающих механизмов реализации Государственной программы. В рамках подпрограммы будут созданы условия выполнения как отдельных проектов и мероприятий, так и Программы в целом, существенно повышающие их эффективность.

Мероприятия подпрограммы включают информационное, научно-методическое и организационное обеспечение повышения эффективности и технического уровня мероприятий Программы, их взаимоувязки и увязки с мероприятиями действующих, а также разрабатываемых программ и

планов инновационного развития научного, проектно-конструкторского и производственного потенциала судостроительной промышленности, а также смежных отраслей промышленности Российской Федерации.

Отдельным направлением работ в рамках данной подпрограммы является управление правами на результаты интеллектуальной деятельности, создаваемых в рамках Программы. Указанная задача возложена постановлением Правительства Российской Федерации от 22 марта 2012 г. № 233.

Функции текущего управления реализацией Программы осуществляет дирекция Программы по управлению и реализации мероприятий государственной программы в целом. Финансирование подпрограммы осуществляется в установленном порядке в пределах средств, выделяемых на реализацию Программы.

5.2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы, сроков и контрольных этапов реализации подпрограммы

#### 5.2.1. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы

Данная подпрограмма объединяет мероприятия обеспечивающего характера, направленные на создание условий для эффективной реализации подпрограмм (блоков мероприятий) настоящей Государственной программы.

Приоритетными направлениями государственной политики в области реализации подпрограммы определены следующие:

обеспечение реализации комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на создание конкурентоспособной морской техники;

обеспечение реализации инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, дальнейшее развитие и оптимизация проведенных институциональных преобразований в отрасли, переход к формированию кластерной системы развития и построения отрасли, развитию интегрированных структур по выпуску судового оборудования, развитию лизинга морской и речной техники;

развертывание программ содействия технологической модернизации и продвижению продукции на рынки;

учет и обобщение результатов научно-технической деятельности при выполнении Государственной программы в части правовой охраны и использования результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;

обеспечение коммерциализации результатов интеллектуальной деятельности, создаваемых в рамках Программы.

#### 5.2.2. Цели, задачи, описание основных ожидаемых конечных результатов подпрограммы

Целью подпрограммы является обеспечение создания условий для реализации и управления государственной программой.

Основными задачами подпрограммы являются:

координация и текущее планирование мероприятий, реализуемых в рамках программы;

контроль выполнения мероприятий программы и достижения плановых значений целевых индикаторов.

создание условий выполнения как отдельных проектов и мероприятий, так и Программы в целом, существенно повышающих их технический уровень и эффективность.

Ожидаемые результаты подпрограммы:

обеспечено системно-аналитическое и экспертное сопровождение управления реализацией мероприятий Программы в целом;

обеспечено управление реализацией комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках Программы;

обеспечено внедрение критических технологий в судостроении, в целях реализации приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации;

обеспечено управление реализацией инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, развития наиболее важных элементов инновационной инфраструктуры отрасли;

обеспечено управление результатами интеллектуальной деятельности, созданными в рамках Программы;

обеспечена реализация Программы на основе системной интеграции.

#### 5.2.3. Показатели (индикаторы) достижения целей и решения задач

Индикатор "выполнение целевых индикаторов Программы".

Рассчитывается на основании отчетности о выполнении других индикаторов государственной программы. Отражает уровень выполнения индикаторов государственной программы в целом.

Индикатор "достижение ожидаемых результатов реализации Программы".

Рассчитывается на основании отчетов о выполнении мероприятий государственной программы. Отражает степень реализации государственной программы в целом.

#### 5.2.4. Сроки и этапы реализации подпрограммы

Срок реализации подпрограммы - 2014 - 2030 годы. Подпрограмма реализуется в один этап.

#### 5.3. Характеристика основных мероприятий подпрограммы

Основное мероприятие 5.5.1. - "Системно-аналитическое и экспертное сопровождение управления реализацией мероприятий государственной программы в целом".

Мероприятие направлено на создание системы эффективного взаимодействия при планировании и управлении реализации мероприятий и подпрограмм, создание системы системно-аналитического и экспертного сопровождения выработки управленческих решений в рамках Программы.

В рамках мероприятия предусматривается организационно-техническое обеспечение проведения конкурсов по мероприятиям Программы, проведение независимой экспертизы проектов на всех этапах их реализации.

Информационно-аналитическое обеспечение Программы включает информационную поддержку реализации и управления Программой, автоматизацию процессов взаимодействия субъектов, участвующих в реализации Программы; сбор и систематизацию статистической и аналитической информации о реализации отдельных проектов, мероприятий, подпрограмм и Программы в целом, проведение аналитических исследований.

Проведение мероприятия также направлено на внедрение информационных технологий и обеспечение их применения в целях управления реализацией Программы и контроля за ходом выполнения

мероприятий Программы, осуществление информационного обеспечения специализированных сайтов в сети Интернет.

В рамках мероприятия предусматривается организационно-методическое обеспечение реализации отдельных мероприятий и Программы в целом, в том числе организация проведения рабочих групп и научно-координационных экспертных советов по:

проведению экспертизы обоснований и технических требований к предлагаемым для выполнения на конкурсной основе приоритетным научно-исследовательским и опытно-конструкторским работам и прочим работам с целью обеспечения их соответствия целям и задачам технологических направлений Программы;

определению необходимости изменения распределения бюджетного финансирования по конкретным работам и мероприятиям технологических направлений Программы;

разработке заключений и рекомендаций по результатам проведенной экспертизы для учета при подготовке проектов планов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ и прочих на плановый период;

выявлению научных, технических и организационных проблем, возникающих в ходе реализации Программы и подготовке предложений по их решению.

Основное мероприятие 5.5.2. - "Координация и сопровождение реализации комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках государственной программы, в том числе осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности".

Мероприятие направлено на создание, совершенствование и развитие системы планирования и управления реализацией мероприятий Программы, включая:

систему формирования тематики, планов и программ научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по приоритетным направлениям;

систему оценки результативности и эффективности реализации Программы, ее отдельных подпрограмм и мероприятий, выполнения планов и программ исследований и разработок;

организацию мероприятий по ежегодной корректировке Программы, уточнению приоритетов ее реализации.

Программы научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ формируются по результатам экспертизы и согласования предложений, поступающих от органов государственного управления, судостроительной и других отраслей промышленности, исходя из потребностей государства в решении комплексных научно-технических задач, в том числе необходимых для следующих основных целей:

долгосрочного социально-экономического развития страны;

обеспечения научно-технологического задела, достаточного для удовлетворения потребностей судостроительной отрасли и смежных отраслей промышленности, модернизации и технологического развития высокотехнологичных секторов и экономики Российской Федерации в целом;

реализации программ исследований и разработок технологических платформ.

Для повышения эффективности выполнения Программы предусматривается выполнение системных и поисковых исследований по оценке эффективности и результативности Программы, ее отдельных подпрограмм и мероприятий, по выявлению факторов, препятствующих повышению эффективности реализации Программы и достижению запланированного уровня, а также разработка предложений по повышению ее эффективности. Проводятся социологические и аналитические исследования и анализ качественной и количественной информации об исполнителях Программы, результатах и показателях, обеспечивающих эффект ее реализации.

В рамках мероприятия осуществляется разработка нормативно-методического обеспечения Программы, а также выполнение научно-исследовательских работ, направленных на выработку решений по планированию и управлению реализацией мероприятий Программы.

Также в рамках подпрограммы предполагается реализация работ, направленных на создание, совершенствование и развитие системы приема результатов научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, выполненных в рамках государственной программы, правовую охрану и коммерциализацию этих результатов.

Основное мероприятие 5.5.3. - "Координация и обеспечение реализации инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, осуществления технического перевооружения уникальных исследовательских, испытательных

комплексов и стендов концернов отрасли в интересах создания опережающего научно-технического задела в судостроении".

Мероприятие направлено на:

обеспечение реализации инвестиционных проектов создания современных судостроительных кластеров;

развитие и оптимизацию существующих производственных мощностей, в том числе технического перевооружения уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов в интересах создания научно-технического задела для развития отрасли;

достижение в судостроении уровня передовых стран по качеству продукции, технологичности производства и производительности труда;

координацию и обеспечение мероприятий по модернизации, развитию, а также создание новых производственных мощностей судового машиностроения и приборостроения.

В целях обеспечения реализации мероприятий подпрограммы решением Министерства промышленности и торговли Российской Федерации будет определена организация-координатор Программы, с финансированием в установленном порядке в пределах средств, выделяемых на реализацию Программы.

Организация-координатор Программы осуществляет следующие основные функции:

собирает и систематизирует статистическую и аналитическую информацию о реализации мероприятий Программы;

организует по поручению ответственного исполнителя Программы экспертизу проектов на всех этапах реализации Программы;

организует независимую оценку показателей результативности и эффективности мероприятий Программы, их соответствия целевым индикаторам и показателям;

внедряет информационные технологии и обеспечивает их применение в целях управления реализацией Программы и контроля за ходом выполнения мероприятий Программы, осуществляет информационное обеспечение специализированных сайтов в сети Интернет, организацию публикаций в прессе, рекламную деятельность.

организует техническое и информационное сопровождение деятельности научно-координационного экспертного совета по Госпрограмме, процедур размещения и реализации государственного заказа по Программе, а также приемки и оценки результатов работ;

осуществляет координацию и мониторинг отдельных проектов, мероприятий, подпрограмм и Программы в целом;

подготавливает и представляет ответственному исполнителю Программы информационно-аналитические материалы для подготовки отчета о ходе и результатах реализации Программы;

выявляет научные, технические и организационные проблемы в ходе реализации Программы и подготавливает предложения по их решению;

организует размещение заказа на выполнение научно-исследовательских по информационно-аналитическому и экспертному сопровождению Программы, ее корректировке и контролю (аудиту) результатов реализации Программы, работе научно-экспертного совета по научному сопровождению Программы.

Создание Дирекции направлено на реализацию Программы программно-целевыми методами, элементами которых являются:

системный подход и комплексность решения проблем, под которой понимается максимальная широта охвата и согласованность использования государственной поддержки инновационного процесса. В рамках Программы обеспечиваются поддержка перспективных исследований и разработок на всех стадиях инновационного процесса, а также формирование дополнительных стимулов к проведению прикладных разработок и внедрению передовых технологий в судостроении, созданию и развитию наиболее важных элементов инновационной инфраструктуры отрасли;

обеспечение нормативного, методического и информационного единства Программы;

концентрация ресурсов на наиболее значимых направлениях, включая развитие критических технологий, диверсификации, реализацию значимых для экономики инновационных проектов и обеспечение демонстрационного эффекта от их реализации для бизнес-сообществ;

последовательность и поддержка полного инновационного цикла, включая формирование непрерывного процесса (генерация знаний - трансформация знаний в опытные разработки - коммерциализация технологий).

#### 5.4. Характеристика мер государственного регулирования

Реализация подпрограммы предполагает следующие меры государственного регулирования:

обеспечение своевременной корректировки Программы после принятия соответствующими государственными органами власти решений, касающихся подпрограмм Программы, решений федеральных органов исполнительной власти о проведении и финансировании из Федерального бюджета дальнейших работ по Программе в соответствии с утверждаемым бюджетом, а также исходя из среднесрочных ориентиров государственной политики;

подготовка предложений в проект Федерального закона "О внесении изменений в Часть четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации" в части передачи исключительных прав на результаты интеллектуальной деятельности, созданные по государственному или муниципальному контракту, более широкому кругу правообладателей.

#### 5.5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы (при оказании федеральными государственными учреждениями государственных услуг (работ) в рамках подпрограммы)

В рамках Подпрограммы не предполагается оказание государственных услуг (работ) федеральными государственными учреждениями.

#### 5.6. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В выполнении подпрограммы будут принимать участие все интегрированные структуры и большинство акционерных обществ с государственным участием, относящихся к судостроительной промышленности, а также ряд организаций других отраслей и ведомств.

Основными участниками подпрограммы являются следующие организации с государственным участием:

открытое акционерное общество "Объединенная судостроительная корпорация";

открытое акционерное общество "Концерн "Моринформсистема - Агат";

открытое акционерное общество "Концерн "Океанприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Гранит-Электрон";

открытое акционерное общество "Концерн "Морское подводное оружие - Гидроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Центральный научно-исследовательский институт "Электроприбор";

открытое акционерное общество "Концерн "Научно-производственное объединение "Аврора";

открытое акционерное общество "Центр технологии судостроения и судоремонта";

федеральное государственное унитарное предприятие "Крыловский государственный научный центр";

федеральное государственное унитарное предприятие "Центральный научно-исследовательский институт конструкционных материалов "Прометей".

Участие государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы не предусмотрено.

#### 5.7. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Период реализации подпрограммы - 2014 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 5 575,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 298,5 млн. рублей.

Основное мероприятие 5.5.1. - "Системно-аналитическое и экспертное сопровождение управления реализацией мероприятий государственной программы в целом".

Период реализации мероприятия – 2014 - 2030 годы. На реализацию предполагается выделение из средств федерального бюджета 2 590,0 млн. рублей. Привлечение внебюджетных средств не предусмотрено.

В целях обеспечения реализации данного мероприятия необходимо создание механизма сбора и мониторинга данных о выполнении Государственной программы. Для этого предполагается размещение заказа на выполнение научно-исследовательских работ по сопровождению Программы, ее корректировке и контролю (аудиту) результатов реализации Программы.

Ориентировочная стоимость проведения научно-исследовательских работ - 80 млн. руб. в год. (всего - 0,8 млрд. руб. из средств федерального бюджета).

Основное мероприятие 5.5.2. - "Координация и сопровождение реализации комплекса научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках государственной программы, в том числе осуществление комплекса мероприятий по правовой охране и правовой защите результатов научно-технической деятельности".

Период реализации мероприятия - 2014 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 2 545,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 254,5 млн. рублей.

Основное мероприятие 5.5.3. - "Координация и обеспечение реализации инвестиционных проектов создания новых и модернизации действующих производственных мощностей, осуществления технического перевооружения уникальных исследовательских, испытательных комплексов и стендов концернов отрасли в интересах создания опережающего научно-технического задела в судостроении".

Период реализации мероприятия - 2014 - 2030 годы. Финансирование из средств федерального бюджета - 440,0 млн. рублей, из внебюджетных средств - 44,0 млн. рублей.

На создание и функционирование дирекции Программы предполагается выделение из федерального бюджета 1,4 млрд. рублей. Финансирование мероприятия полностью осуществляется за счет бюджетных средств.

#### 5.8. Анализ рисков реализации подпрограммы и описание мер управления рисками реализации подпрограммы

Основными рисками реализации подпрограммы, как и Программы в целом могут являться:

- сокращение государственного бюджета;
- изменение курса Правительства Российской Федерации на резкое сокращение государственной поддержки и защиты отечественного судостроения.

Кроме этого существенным организационным риском является возможное изменение структуры органов исполнительной власти и связанные с этим организационные трудности и проблемы.

Смягчение возможной кризисной ситуации возможно за счет перераспределения приоритетов и оптимизации использования средств между мероприятиями, а также за счет переноса сроков завершения этапов отдельных работ на более поздний период. Вопросы перераспределения средств между конкретными федеральными целевыми программами, подпрограммами и основными мероприятиями должны решаться в рабочем порядке в случае возникновения кризисных ситуаций и учитывать текущую конъюнктуру рынка, уровень риска, причины его возникновения и т. п.

Стабильность структуры заинтересованных органов исполнительной власти и совершенствование правил проведения конкурсов на выполнение работ из средств государственного бюджета будут способствовать снижению организационных рисков.

Риски снижения эффективности программы компенсируются за счет своевременного (систематического) уточнения приоритетов и соответствующей корректировки Программы и подпрограмм.

Риски из-за нарушенной вертикали управления в отрасли, а также связи между научными, проектными и производственными организациями отрасли, могут быть компенсированы специальными мероприятиями по координации и сопровождению реализации работ. В общем случае разумно построенные работы по координации позволяют достичь синергетического эффекта от внедрения отдельных мероприятий внедрением ряда мероприятий, охватывающих весь цикл реализации работ по воссозданию судостроительной промышленности России.

Федеральная целевая программа "Развитие гражданской морской техники"  
на 2009 - 2016 годы

Федеральная целевая программа  
"Развитие гражданской морской техники"  
на 2009 - 2016 годы

(Постановление Правительства Российской Федерации  
от 21.02.2008 г. № 103

в ред. Постановления Правительства РФ от 01.03., 2011 № 136)

П А С П О Р Т

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

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

### Задачи Программы:

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

### Важнейшие целевые индикаторы и показатели Программы

- количество вновь разработанных технологий - 1070 - 1180, в том числе соответствующих мировому уровню, - 390 - 470;
- количество патентов и других документов, удостоверяющих новизну технологических решений, - 1120 - 1250, в том числе права на которые закреплены за Российской Федерацией, - 910 - 1130;
- доля обновленных и новых основных производственных фондов научно-исследовательских институтов и конструкторских бюро отрасли - 72 процента;
- доля инновационных работ гражданской направленности в общем объеме научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ - 32 процента

Сроки и этапы реализации Программы

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

Объемы и источники финансирования Программы

- всего по Программе - 132 992,6854 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:  
за счет средств федерального бюджета - 88 068,5265 млн. рублей, из них:  
на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 66 189,4960 млн. рублей;  
на капитальные вложения - 17 968,4848 млн. рублей;  
на прочие нужды - 3 910,5457 млн. рублей;  
за счет средств внебюджетных источников - 44 924,1589 млн. рублей, из них:  
на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 35 215,1283 млн. рублей;  
на капитальные вложения - 7 396,5003 млн. рублей;  
на прочие нужды - 2 312,5303 млн. рублей

Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности

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

сократить общее научно-техническое и технологическое отставание России от передовых стран, сохраняя и развивая в то же время приоритет в отношении ряда направлений развития морской техники; снизить в значительной степени номенклатуру и объемы поставок из ближнего и дальнего зарубежья судового комплектующего оборудования путем создания новых отечественных технологий в сфере судового машиностроения и приборостроения, совершенствования и развития кооперации с учетом решения вопросов импортозамещения; повысить конкурентоспособность гражданской продукции для внутреннего рынка и расширить возможности по поставке российской судостроительной продукции на экспорт; обеспечить высокий социальный эффект от сохранения и увеличения количества высококвалифицированных рабочих мест в судостроительной и смежных отраслях промышленности; обеспечить поступление за 2009 - 2016 годы в федеральный бюджет налогов от производства гражданской морской техники в размере 241 млрд. рублей при 88069 млн. рублей бюджетных затрат на реализацию Программы; обеспечить индекс доходности (рентабельность) бюджетных ассигнований - 2,56, срок окупаемости - около 1 года.