

ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

П о с т а н о в л е н и е

от 26 сентября 1995 г. N 963
г. Москва

О федеральной целевой программе "Российские верфи"

В целях сохранения и развития производственного и научно-технического потенциала судостроительной промышленности Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т :

1. Утвердить прилагаемую федеральную целевую программу "Российские верфи" (далее именуется - Программа), внесенную Государственным комитетом Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности.

2. Утвердить Государственный комитет Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности государственным заказчиком Программы.

3. Министерству экономики Российской Федерации и Министерству финансов Российской Федерации включить Программу в перечень федеральных целевых программ, финансируемых из федерального бюджета, имея в виду, что в 1996-1997 годах финансирование указанных в Программе научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ осуществляется Государственным комитетом Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности в пределах выделяемых ему ассигнований.

4. Государственному комитету Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности представить в 2-месячный срок в Правительство Российской Федерации предложения по созданию межведомственной комиссии, имея в виду возложить на комиссию рассмотрение вопросов целесообразности закупки за рубежом для государственных нужд судов, плавучих технических сооружений и комплектующего оборудования для них.

5. Внести на рассмотрение Президента Российской Федерации проект указа о присвоении Программе статуса президентской программы.

Председатель Правительства
Российской Федерации

В. Черномырдин

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 26 сентября 1995 г.
N 963

ФЕДЕРАЛЬНАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА
"РОССИЙСКИЕ ВЕРФИ"

Паспорт федеральной целевой программы
"Российские верфи"

Наименование Программы	Федеральная целевая программа "Российские верфи"
Дата принятия решения о разработке Программы, дата ее утверждения (наименование и номер соответствующего нормативного акта)	Поручения Президента Российской Федерации от 19 декабря 1994 г. (ПР-1867) и Правительства Российской Федерации от 22 декабря 1994 г. (ОС-П7-40134). Постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. N 963 "О федеральной целевой программе

	"Российские верфи"
Государственный заказчик, директор Программы	Госкомоборонпром России
Основные разработчики Программы	Госкомоборонпром России, Минтранс России, Минэкономики России, Минфин России, МВЭС России, ГТК России, Госналогслужба России
Цели и задачи Программы, важнейшие целевые показатели	Сохранение и развитие научно-технического потенциала судостроительной промышленности России, обеспечение необходимых условий для создания современных конкурентоспособных судов, существенное освобождение российских судостроителей и судовладельцев от импортной зависимости в части судового комплектующего оборудования, обеспечение возможности строительства крупнотоннажных судов
Сроки реализации Программы (подпрограмм)	1996-2000 годы
Перечень подпрограмм и основных мероприятий	Комплекс научно-технических, проектных, производственно-технологических, организационных и финансовых мероприятий, направленных на обеспечение конкурентоспособности продукции отрасли и сохранение передовых позиций в прорывных технологиях
Исполнители подпрограмм и основных мероприятий	Государственные научные центры России: Центральный научно-исследовательский институт (ЦНИИ) им. академика А. Н. Крылова, ЦНИИ конструкционных материалов "Прометей", судостроительные заводы, конструкторские бюро и научно-исследовательские институты
Объемы и источники финансирования	4175 млрд. рублей (в ценах начала 1995 г.) на период с 1996 по 2000 год, в том числе из средств федерального бюджета 650 млрд. рублей. Объем финансирования в 1996 году предусмотрен соответственно в сумме 730 млрд. рублей и 110 млрд. рублей
Ожидаемые конечные результаты реализации Программы	Сохранение и модернизация до 1 млн. рабочих мест в судостроении и смежных отраслях, сохранение и развитие уникальных технологий, повышение конкурентоспособности продукции отечественного судостроения, обеспечение морского и речного транспортного и промыслового флота современными судами и плавсредствами, расширение номенклатуры и увеличение объемов производства отечественного комплектующего оборудования и материалов
Система организации	Госзаказчиком и координатором

контроля за исполнением
Программы

Программы выступает Госкомоборонпром России, который ежегодно до 1 февраля представляет в Минэкономики России, Минфин России и в Миннауки России (в части выполнения научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ) доклады о ходе работ по Программе и эффективности использования средств федерального бюджета

Федеральная целевая программа "Российские верфи" (далее именуется - Программа) разработана по инициативе Президента Российской Федерации.

Содержание проблемы и необходимость ее решения программными методами

Судостроительная промышленность России сегодня включает в себя более 200 промышленных предприятий (из них 44 верфи), проектных и научно-исследовательских организаций различных форм собственности.

Общая численность занятых в отрасли работников составляла на конец 1994 года около 370 тыс. человек.

Аккумулируя в себе результаты работы огромного числа предприятий различных отраслей промышленности (металлургической, машиностроительной, радиоэлектронной, электротехнической, деревообрабатывающей, химической), судостроительная промышленность обеспечивает занятость около миллиона трудоспособного населения России.

Кроме решения оборонных задач, связанных с созданием Военно-Морского Флота, отечественное судостроение много делало для обеспечения транспортными средствами морского и речного флота страны, добывающими судами промыслового флота, а также плавучими буровыми и обслуживающими судами нефтегазодобывающей промышленности, осваивающей морской шельф России.

Свыше 50 процентов тоннажа морского транспортного флота страны построено на отечественных судостроительных заводах. Для экономики страны морской флот является основным средством осуществления внешнеторговых перевозок и важнейшим источником валютных поступлений. Доля морского транспорта во внешнеторговых перевозках грузов достигает 90 процентов. В 1994 году при морском внешнеторговом обороте около 190 млн. тонн стоимость морской перевозки внешнеторговых грузов составила около 6 млрд. долларов США, что сопоставимо с валютными поступлениями от продажи нефти. Кроме того, флот служит мощным средством осуществления национальной политики на международной арене.

Доля российского судостроения в создании флота промысловых судов, обеспечивающего страну рыбпродуктами, составляет более 60 процентов.

Речной флот России на 80 процентов состоит из судов, построенных на отечественных верфях.

Кроме того, российское судостроение принимало основное участие в создании платформ для добычи нефти и газа на морском шельфе, а также в создании разнообразного флота для их обслуживания.

В настоящее время возможности судостроительной промышленности России существенно изменились. В России остались в основном заводы, расположенные во внутренних районах, способные строить лишь малотоннажные и среднетоннажные суда.

К этому добавилось тяжелое экономическое положение, в котором оказались судостроительные заводы.

Отсутствие в России принятой в большинстве зарубежных стран с развитым судостроением практики финансирования строительства судов вынуждает отечественных судовладельцев все в большей степени пользоваться для обновления и пополнения флота услугами зарубежных судостроителей.

Так, из намечаемых Министерством транспорта Российской Федерации к закупке в 1996 году 73 судов торгового морского флота российским верфям предполагается заказать только 35 судов. Аналогичная ситуация складывается и по другим видам флота.

Существующая в России налоговая, кредитная и таможенная

политика приводит к значительному росту строительной стоимости судов отечественной постройки, превышающей зачастую на 15-25 процентов цены судов зарубежной постройки, что делает продукцию отечественной промышленности неконкурентоспособной даже на внутреннем рынке.

Эти обстоятельства не позволяют полностью загрузить производственные мощности и рабочие места в российском судостроении, что значительно снижает эффективность конверсионных мероприятий, и отрасли все более грозит полное разрушение. В связи с сокращением заказов загрузка производственных мощностей в 1994 году составила 40 процентов, а общая численность работников отрасли сократилась на 35 процентов.

В результате судостроительная промышленность страны опустилась с 6-8 места в мире в 80-е годы на 19-20 место.

В силу присущих судостроительной промышленности особенностей (большая фондоемкость, длительные циклы постройки судов и окупаемости капитальных вложений, огромное число поставщиков-контрагентов) она не может существовать и развиваться без постоянной и мощной государственной поддержки. Так, США, лишив в 80-е годы государственной поддержки национальное гражданское судостроение, практически полностью потеряли его. В настоящее время, осуществляя конверсию военного судостроения, они вынуждены принять национальную программу возрождения своего гражданского судостроения.

В большинстве стран Европы и Азии, имеющих развитую судостроительную промышленность, государство берет на себя гарантии по кредитованию постройки судна в размере 80 процентов его стоимости на мировом рынке при ставке кредита в 8 процентов с рассрочкой платежа на 8-10 лет. В США, согласно принятой Конгрессом в конце 1993 года программе Президента Клинтона "Возрождение национального гражданского судостроения (NSI)", предусмотрены государственные гарантии кредитования постройки судов на верфях США в размере 87,5 процента стоимости с рассрочкой платежа до 25 лет. Это позволяет заказчику судна платить за время постройки судна от 12,5 до 20 процентов его стоимости, а остальную часть стоимости выплачивать из доходов, получаемых от эксплуатации судна.

Отсутствие такой системы и законодательного подкрепления ее в России вынуждает отечественных судовладельцев либо изыскивать и замораживать средства на весь период постройки судна на российской верфи в размере 100 процентов его стоимости, либо заказывать судно за рубежом, где надо платить в период постройки не более 20 процентов его стоимости. Естественно, что при равных прочих условиях выбирается последний вариант.

В связи с этим для успешной реализации настоящей Программы, направленной на сохранение и развитие производственного потенциала судостроения России, необходимы разработка и принятие законодательных актов, обеспечивающих допоставочное финансирование строительства судов и государственные гарантии его кредитования.

Кроме того, за рубежом постоянно осуществляются следующие меры государственной поддержки национального судостроения:

- прямое финансирование науки государством в размере до 50 процентов всего объема проводимых отраслью научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ (НИОКР);

- прямое дотирование правительством (2/3) и местными органами власти (1/3) разницы между себестоимостью и мировыми ценами на суда (до 15-25 процентов от стоимости судна), строящиеся для государственных нужд;

- государственные дотации на модернизацию и реконструкцию верфей в размере 30-50 процентов расходов на эти цели;

- таможенные льготы на ввозимые импортное оборудование для комплектования судов и судостроительные материалы.

На все эти цели ежегодные расходы государства (например, в Японии, Южной Корее, Германии) составляют 400-600 млн. долларов США, что на порядок выше, чем сегодняшние расходы на эти цели в России (около 20 млн. долларов США в 1994 году на конверсионную программу "Возрождение российского флота" и около 20 млн. долларов США на программу Министерства транспорта Российской Федерации "Возрождение торгового флота России").

Таким образом, для обеспечения нормального функционирования и развития российского судостроения государство должно иметь национальную долгосрочную программу поддержки и развития

производственного и научно-технического потенциала отрасли, основанную на мировом опыте и учитывающую особенности отечественного судостроения в современных условиях, а также состояние и потребности российских транспортного, рыбопромыслового и других флотов.

Задача возрождения российского флота с помощью отечественных верфей является общенациональной, без решения которой стране грозит транспортный паралич, утрата своего места и влияния в мире как великой морской державы. Решение этой задачи возможно лишь программными методами.

Цели и задачи Программы

Целью настоящей Программы является обеспечение конкурентоспособности судостроительной промышленности России при высоком стандарте безопасности создаваемых судов, а также сохранение рабочих мест в отрасли.

Первоочередные задачи, которые должна решить судостроительная промышленность в 1996-2000 годах, базируются на нижеперечисленных основных факторах.

Морской транспорт по своим потенциальным возможностям, техническому уровню оказался в критическом состоянии из-за несбалансированного раздела основных фондов между бывшими республиками СССР и высокого среднего возраста доставшихся России судов (в ближайшие годы подлежит списанию 70 процентов тоннажа торгового флота России). Сегодня потребность в морских перевозках удовлетворяется отечественным флотом лишь на 55 процентов. Таким образом, чтобы возродить морской флот России, требуется до 2000 года построить его заново, с учетом современных требований к его эффективности и конкурентоспособности.

Не в лучшем положении оказался и рыбопромысловый флот России, требующий коренного обновления по своей структуре и выхода на современный технический уровень по оснащенности и эффективности.

Речной флот России в связи с высоким средним сроком службы судов (17,5 лет при норме списания в 20-25 лет) также требует в ближайшие годы полного обновления.

Поэтому перед российским судостроением ставится основная задача увеличить в 1996-2000 годы объем гражданского судостроения по сравнению с 1992-1995 годами в 4-4,5 раза в денежном выражении и в 3-3,5 раза по количеству судов.

Решение этой задачи позволит полностью обеспечить заявленную потребность морского, речного и рыбопромыслового флота в тех типах судов, постройка которых традиционно осуществляется на российских верфях.

Будет создан и получит дальнейшее развитие флот для государственных нужд, включающий ледокольные и снабженческие суда для Арктики, спасательные суда для ликвидации и предотвращения чрезвычайных ситуаций, суда для охраны экономической морской зоны России, суда экологического контроля морских акваторий, суда для обеспечения международных соглашений и проектов, научно-исследовательские суда для решения проблемы "Океан".

Будет обеспечена загрузка производственных мощностей отрасли, сохранены рабочие места не только в отрасли, но и в смежных отраслях промышленности, обеспечено сохранение и развитие научно-технического потенциала отрасли, накопленного за долгие годы ее становления.

Одной из важнейших научно-технических задач, реализуемых в этот период, должно стать сохранение и расширение областей приоритетной судостроительной техники и уникальных прорывных технологий, в области которых страна имеет преимущество или занимает ведущее положение в мире. К таким областям судостроительной техники сегодня относятся:

скоростные суда с новыми принципами поддержания (суда на подводных крыльях, на воздушной подушке, на каверне и другие);

экранопланы;

атомные суда для Арктики (ледоколы, лихтеровозы-снабженцы и другие);

научно-исследовательские суда различного назначения.

Попутно с указанными задачами, как следствие их реализации, будет решена задача укрепления позиций российского судостроения на мировом рынке, расширения экспорта судостроительной продукции с целью улучшения валютного баланса страны.

Основные пути решения поставленных Программой задач

Программа – это комплекс научно-технических, проектных, производственно-технологических, организационных и финансовых мероприятий, направленных на сохранение и развитие производственного и научно-технического потенциала судостроительной промышленности России.

Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы

Судостроение чрезвычайно наукоемкая отрасль. Ориентация отрасли в последние два десятилетия на создание преимущественно военного флота привела к некоторому отставанию в области научного и проектного обеспечения гражданского судостроения. За эти годы появились новые международные рекомендации и требования в части управляемости судов, их прочности, экологической безопасности, комплектации современным спасательным и иным оборудованием. Настоящей программой предусмотрено проведение целого ряда НИОКР в обеспечение создания современных конкурентоспособных судов, сокращения сроков их проектирования и строительства.

Программа предусматривает также значительное освобождение российских судостроителей и судовладельцев от импортной зависимости в части судового комплектующего оборудования и материалов. Сегодня на проектируемых и строящихся отечественных судах импортное судовое оборудование применяется:

- спасательное на 70 процентах судов;
- вспомогательные дизель-генераторы на 60 процентах судов;
- судовые краны, различные насосы на 50 процентах судов;
- лебедки, подруливающие устройства на 30 процентах судов;
- радионавигационное оборудование на 20 процентах судов.

В связи с этим настоящей Программой предусмотрено освоение судостроительной промышленностью производства примерно 240 единиц судового комплектующего оборудования и десятков наименований материалов, закупаемых ныне за рубежом.

В комплекс НИОКР входят подпрограммы:

- "Развитие";
- "Эффективность";
- "Прочность";
- "Безопасность";
- "Машиностроение";
- "Энергетика";
- "Материалы";
- "Электротехника";
- "Приборостроение";
- "Сертификация и нормативно-техническое обеспечение";
- "Судотехнология";
- "Акустика".

Основным путем создания нового комплектующего оборудования будет покупка лицензий и совместное с передовыми зарубежными фирмами освоение производства, гарантирующее получение международных сертификатов и сервисное обслуживание.

В период до освоения производства отечественного судового комплектующего оборудования (СКО) целесообразно предусмотреть таможенные льготы при закупке отсутствующего в стране оборудования для судов, строящихся на отечественных верфях для отечественных заказчиков.

Кроме того, поскольку такое оборудование является технологическим оборудованием судна, на него следует распространить льготы по освобождению от налога на добавленную стоимость, предусмотренные Законом Российской Федерации "О налоге на добавленную стоимость" для технологического оборудования.

Перечень подпрограмм и объемы их финансирования приведены в приложении 1. Подпрограммы закреплены за государственными научными центрами судостроительной промышленности, такими как ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова, ЦНИИ конструкционных материалов "Прометей" и другими научными организациями. Выполнение предусмотренных подпрограммами работ требует ежегодного выделения средств федерального бюджета, величина которых оценивается в размере около 110-140 млрд. рублей в год (приложение 2).

Создание проектов новых судов

За рубежом проектирование судов сосредоточено на верфях, где имеются небольшие, хорошо оснащенные компьютерной техникой конструкторские бюро, постоянно нарабатывающие большое количество предконтрактных проектов судов, потребность в которых может возникнуть у потенциальных заказчиков. Количество таких проектов ежегодно составляет 100-120 наименований. Реализуется ежегодно не более 2-3 проектов, по которым конструкторское бюро разрабатывает контрактные классификационные проекты. Рабочие чертежи в полном объеме не разрабатываются. На каждой верфи разрабатывается необходимое количество узловых чертежей и принципиальных схем, объем которых зависит от специфики верфи и сложности проекта. К монтажу оборудования и механизмов широко привлекаются специализированные фирмы (по отделке помещений, монтажу оборудования и трубопроводов, электромонтажным работам).

Благодаря такой организации работ цикл постройки судна значительно сокращается.

В отечественном судостроении процесс проектирования существенно более длителен, а объем разрабатываемой документации значительно больше.

В Программе предусматриваются:

мероприятия по сокращению цикла проектирования судов с доведением его до достигнутого за рубежом уровня;

создание и постоянное обновление фонда проектов новых судов, обеспечивающего возможность выхода отрасли на мировой рынок и резкое сокращение сроков поставки заказываемых судов.

Разработка проектов новых гражданских судов и плавучих сооружений направлена на создание проектного задела в отрасли и учитывает:

перспективы развития различных групп флота разного назначения и вероятные потребности в судах для решения транспортных, промысловых и иных задач;

необходимость замены морально устаревших и физически изношенных судов;

заявки потенциальных заказчиков судов, в том числе иностранных (с учетом конъюнктуры внутреннего и внешнего рынка судов).

При этом принимались во внимание тенденции современного периода и прогноз на перспективу в части рациональных величин характеристик, размеров судов и их технической оснащенности. Всего предусматривается разработка 92 проектов перспективных судов.

Общие ежегодные объемы финансирования поисковых проектных работ по гражданским судам составляют в среднем около 15 млрд. рублей. Работы в основном будут осуществляться за счет средств заказчиков судов и собственных средств предприятий.

Строительство гражданских судов и плавсооружений

Отечественными заказчиками в программе "Возрождение торгового флота России" Министерства транспорта Российской Федерации, в федеральной программе развития рыбного хозяйства Российской Федерации до 2000 года "Рыба", в проекте программы "Развитие сил и средств выполнения поисковых и аварийно-спасательных работ на морских и внутренних водных бассейнах России" Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и ряда других оценена следующая потребность в судах и плавсредствах на период 1996-2000 годов:

морские транспортные суда - 499 единиц суммарным дедвейтом 7,3 млн. тонн;

транспортные речные и смешанного плавания суда - 297 единиц суммарной грузоподъемностью 0,9 млн. тонн;

промысловые добывающие суда - 759 единиц суммарной мощностью около 400 мегаватт;

средства освоения шельфа - 88 единиц суммарной стоимостью около 12,4 трлн. рублей (в ценах начала 1995 года).

Программа при ее реализации позволит решить эту проблему и обеспечить флот России современными конкурентоспособными судами. Однако для ее реализации и обеспечения притока заказов на отечественные верфи необходимо создание системы государственного

регулирования размещения заказов на строительство судов и плавсредств за рубежом, а также создание системы госзаказа на гражданские суда, строящиеся для государственных нужд.

Этой же программой предусматривается доведение к 2000 году ежегодного выпуска судов суммарным дедейтиом до 1 млн. тонн (сегодня Япония строит ежегодно около 13,5 млн. тонн дедейтиа, Южная Корея - около 6,5 млн. тонн дедейтиа, ФРГ - около 1 млн. тонн дедейтиа, Испания - около 800 тыс. тонн дедейтиа).

Совершенствование организации производства, технологических процессов и производственных мощностей судостроительной промышленности

Программой предусматривается совершенствование организационной структуры судостроительной промышленности путем создания конкурентоспособных вертикально-интегрированных производственно-технологических комплексов, охватывающих весь научно-производственный цикл изготовления судов, в виде мощных судостроительных компаний, корпораций или концернов с набором предприятий, обеспечивающих процесс создания судна от маркетинга и производства до его реализации, создания финансово-промышленных групп по отдельным особо важным направлениям развития судостроительной техники, а также совместных с зарубежными фирмами предприятий, осуществляющих на кооперационной основе строительство конкурентоспособных судов или производство судового комплектующего оборудования.

Предусмотрено совершенствование методов постройки судов путем внедрения зональных технологий, ориентированных на конечные продукты, что позволит существенно сократить сроки их строительства. Будет осуществлена перестройка системы "проектирование-производство" с обеспечением высокой организационно-технологической надежности процесса постройки судов и снижения непроизводительных затрат.

Предусматриваются также разработка и внедрение принципиально новых технологических процессов с использованием энергий высокой плотности (лазерной, плазменной, электроимпульсной и других), создание и внедрение нового поколения высокопроизводительных машин, оборудования, средств технологического оснащения и механизации на основе использования новых физических явлений и обеспечивающих снижение уровня ручного труда и экологической нагрузки от производственной деятельности предприятий на окружающую среду.

Характерным для сегодняшнего состояния отрасли является большой физический и моральный износ основных производственных фондов и, в частности, их активной части (средний возраст составляет 15 лет), разбалансированность производственных мощностей, несоответствие большинства цехов и сооружений требованиям современной технологии. В связи с этим будет обновлена активная часть наиболее отсталых основных производственных фондов предприятий.

Предусмотрено восстановление утраченного в результате конверсии баланса производственных мощностей судостроительной промышленности, в результате чего отдельные виды производств окажутся в наибольшей степени приспособленными к изменившемуся соотношению в объемах выпуска гражданской и военной продукции.

Повышение потребительских свойств, качества, надежности и конкурентоспособности судового комплектующего оборудования будет обеспечено за счет применения технологического оборудования, материалов, полуфабрикатов и элементной базы смежных отраслей промышленности, закупки лицензий и зарубежного оборудования. Расширение производства комплектующего оборудования до требуемого уровня предусмотрено путем перепрофилирования производств и привлечения высвобожденных в результате конверсии мощностей ряда приборостроительных и машиностроительных предприятий оборонных отраслей промышленности.

Общие ежегодные объемы финансирования составят около 200 млрд. рублей. Работы предполагается осуществлять за счет внебюджетных источников финансирования (кредиты банков, средства предприятий). Для этого предусматривается подготовка предложений, обеспечивающих налоговые льготы инвесторам, вкладывающим средства в развитие судостроительной отрасли и в постройку судов на отечественных верфях, а также создание страховой компании,

обеспечивающей гарантии инвесторам при вложении средств в судостроение.

В связи с отсутствием в России возможностей постройки крупнотоннажных транспортных судов Программой предусматривается частичная переориентация на постройку таких судов судоремонтного завода "Звездочка" в г. Северодвинске со строительством на нем крупного сухого дока и создание нового судосборочного комплекса на государственном предприятии "Адмиралтейские верфи" в районе Лужской губы Финского залива.

В случае принятия Правительством Российской Федерации решения о создании производственных мощностей для обеспечения крупнотоннажного судостроения потребуется дополнительно ежегодное финансирование в размере 275 млрд. рублей.

Источники и объемы финансирования Программы

Для обеспечения выполнения настоящей Программы предусматривается разработка механизмов взаимоотношений в области кредитно-финансовой политики как внутри судостроительных комплексов, так и с государственными структурами и зарубежными фирмами и компаниями, в частности, выработка предложений о формировании специализированной финансово-банковской инфраструктуры судостроительной промышленности с участием в ней банков с функциями агентов Правительства Российской Федерации и финансово-инвестиционного органа, аккумулирующего финансовые средства и проводящего операции с ценными бумагами, в качестве которого предлагается использовать Судостроительный коммерческий банк (Судкомбанк).

Бюджетная заявка на ассигнования из федерального бюджета для финансирования настоящей Программы приведена в приложении 2.

Механизмы реализации Программы

Для реализации настоящей Программы будет активизирована работа по структурной перестройке судостроительной промышленности с созданием конкурентоспособных вертикально интегрированных производственно-технологических комплексов в виде самоуправляющихся и самофинансирующихся судостроительных компаний (концернов, холдингов, финансово-промышленных групп и т. п.).

В целях создания благоприятных условий для загрузки производственных мощностей и сохранения рабочих мест в российском судостроении необходима разработка в течение 1995 года нормативных правовых актов, предусматривающих создание экономических условий, обеспечивающих выгодность размещения судовладельцами заказов на суда на верфях России, эффективность вложения средств инвесторами в постройку судов и развитие верфей, а также стимулирующих постройку отечественными судостроительными заводами судов для собственных и зарубежных судовладельцев.

Конкретные предложения по содержанию таких актов даны в соответствующих разделах Программы.

Оценка эффективности Программы

От реализации поставленных Программой задач ожидается получение следующих результатов:

- сохранение и модернизация до 1 млн. рабочих мест в судостроении и смежных отраслях;

- сохранение и создание уникальных установок, оборудования и технологий (в том числе технологий двойного применения), сохранение и развитие предприятий, научных и проектных организаций;

- повышение конкурентоспособности продукции отечественного судостроения, что позволит вдвое увеличить поступление в бюджет валютных отчислений от расширения экспорта судов;

- обеспечение потребности морского и речного флота России в транспортных судах, выполняющих до 90 процентов объема перевозок внешнеторговых грузов и доставку всех грузов в районы Крайнего Севера;

- практически полное обеспечение потребности промыслового флота в добывающих судах, поставляющих стране до 20 процентов белкового пищевого продукта;

- расширение номенклатуры и увеличение объемов производства

отечественного комплектующего оборудования и материалов, что снизит импортную зависимость российских судостроителей и судовладельцев.

Экономический эффект от реализации Программы обуславливается:
 сохранением рабочих мест в судостроении и снижением социальной напряженности в обществе;
 увеличением объема судостроения и сокращением вследствие этого затрат на фрахтование иностранных судов;
 повышением технического уровня и качества создаваемых судов и плавсредств, их транспортной и иной отдачи;
 сокращением закупки за рубежом комплектующего оборудования и материалов;
 увеличением экспорта судостроительной продукции.

Организация управления Программой
и контроль за ходом ее реализации

Формы и методы организации управления реализацией Программы определяются государственным заказчиком.

Государственный комитет Российской Федерации по оборонным отраслям промышленности ежегодно до 1 февраля представляет доклады о ходе работ по Программе и эффективности использования бюджетных и других средств в Министерство экономики Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации и в Министерство науки и технической политики Российской Федерации – в части выполнения плана НИОКР.

Приложение 1
к федеральной целевой программе "Российские верфи"

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ

научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, проведение которых необходимо в обеспечение сохранения и развития научно-технического и производственного г. судостроительной промышленности

Цели и содержание подпрограммы Состояние готовности Государственный заказчик	Источники финансирования и направления расходов	Финансовые затраты, млрд. рублей на 1996-2000 годы (в ценах начала 1995 г.)	Ожидаемые конеч результаты реализации г. стоимостном и выраже
--	--	--	---

Подпрограмма "Развитие"

Разработка концепций и прогнозов развития отрасли, выявление номенклатуры перспективных для строительства судов, совершенствование методов проектирования, разработка аванпроектов судов новых типов	Всего: в том числе из средств федераль- ного бюджета	45 35	Обеспечение сбалансированного развития промышленности, с созданием условий для повышения конкурентоспособности судостроения
--	---	--------------	---

Работа ведется с 1992 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Эффективность"

Разработка новых, отвечающих мировому уровню перспективных обводов кор-	Всего:	50	Повышение эффективности за счет энергосбережения
---	--------	----	--

<p>пусов судов, движительных комплексов и их компановок, обеспечивающих энергосбережение в процессе эксплуатации, повышение эффективности и конкурентоспособности судов, разработка перспективных компановочных схем для скоростных судов</p>	<p>в том числе из средств федерального бюджета</p>	<p>40</p>	<p>международным нор</p>
---	--	-----------	--------------------------

Работы находятся в различной стадии готовности: от поисковых исследований до экспериментально-теоретических разработок

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Прочность"

<p>Разработка и внедрение в практику проектирования и постройки судов всех типов и назначений новых конструктивных решений, корпусных материалов, методов и правил расчета, норм прочности для повышения экономической, срока службы, экологической безопасности и надежности судов</p>	<p>Всего:</p>	<p>45</p>	<p>Снижение аварийнс Снижение металлоес судов на 7-10 прс Увеличение срока на 20 процентов. Повышение конкуре судов на мировом Повышение уровня защиты окружающей</p>
	<p>в том числе из средств федерального бюджета</p>	<p>35</p>	

Работы находятся в различных стадиях готовности: от подготовки технического задания (ТЗ) до теоретических и экспериментальных проработок

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Безопасность"

<p>Разработка нормативно-технических материалов, обеспечивающих высокий уровень безопасности судов и плавсредств в части устойчивости, непотопляемости, пожаробезопасности, радиационной и экологической безопасности.</p>	<p>Всего:</p>	<p>50</p>	<p>Снижение вероятнс аварий судов и пл Повышение уровня защиты морской сф Увеличение конкур отечественных суд</p>
<p>Создание бортовых технических средств для контроля состояния корпуса и энергетического оборудования, включая "черный ящик".</p>			
	<p>в том числе из средств федерального бюджета</p>	<p>35</p>	

Работы находятся в различных стадиях готовности: от подготовки технического задания (ТЗ) до теоретических и экспериментальных проработок

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Машиностроение"

<p>Разработка и освоение нового, взамен закупаемого по импорту, перспективного комплектующего оборудования, обеспечивающего создание судов, соответствующих тенденциям развития мирового судостроения, а именно: оборудования энергетических установок, палубных механизмов, ру-</p>	<p>Всего:</p>	<p>500</p>	<p>Создание современ щего оборудования го конкурентоспос судов за счет пов тивности, снижени ных расходов и об режения, соответс международных кон</p>
	<p>в том числе из средств федерального бюджета</p>	<p>140</p>	

левых машин, кранов, систем микроклимата, технологического оборудования промышленных судов, оборудования по предотвращению загрязнения моря с судов.
Создание комплекса уникального технологического оборудования для укладки глубоководных трубопроводов большого диаметра

Освоение производственных технологий российских предприятий по импорту из государств - участников Соглашения
Создание уникального оборудования не имеющего зарубежного аналога

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Энергетика"

Выполнение опытно-конструкторских и научно-исследовательских работ по созданию оборудования судовых энергетических установок и средств автоматизации, направленных на создание современного отечественного оборудования, взамен закупаемого по импорту: двигателей и дизель-генераторов для маломерных судов, систем автоматизации и технического диагностирования энергетических установок на основе микропроцессорной техники, валогенераторных систем, различных регуляторов топлива, масел и другого оборудования

Всего:	120
в том числе из средств федерального бюджета	45

Сокращение затрат на оборудование на сумму 200 тыс. тонн в год

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Материалы"

Обеспечение строительства и развития флота России современными материалами и веществами на уровне характеристик перспективных классов материалов, отвечающих международным требованиям, в том числе: металлические, теплозвукоизолирующие материалы, плиты и др.

Всего:	210
в том числе из средств федерального бюджета	90

Освоение для кораблестроения на российских предприятиях производства судостроительных материалов, утраченных в связи с распадом СССР. Обеспечение отечественного судостроения всей необходимой металлической, лакокрасочной и судостроительной продукцией. Сертификация материалов и их производство. Сокращение затрат на импорт

Разработка и организация производства высокопрочных сталей для толстостенных труб большого диаметра для подводных трубопроводов. По степени готовности гамма материалов ставится на промышленное освоение и производство

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Электротехника"

Комплекс научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию судового электрооборудования, соответствующего требованиям международных норм, обеспечивающего замену изделий, поставляемых по импорту, обновление номенклатуры оборудования и повышение технико-эксплуатационных качеств судов, в том числе: электроэнергетических систем, электромашин и электроприводов, электрораспределительных устройств, преобразователей, аппаратуры внутрисудовой связи и сигнализации, коммутационно-защитной аппаратуры, электроизмерительных приборов, светотехнического и электротермического оборудования, кабельных изделий	Всего:	95	Увеличение объема электрооборудования (в ценах на 1995 г.)
	в том числе из средств федерального бюджета	50	

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Приборостроение"

Разработка и освоение нового судового радиоэлектронного оборудования, обеспечивающего создание высокоэффективных комплексно-автоматизированных судов всех классов на уровне лучших зарубежных аналогов, а именно: систем судовождения и навигации, судовых систем видеопрокладки, гидроакустических, включая рыбопоисковые системы, систем управления энергоустановками и главным двигателем, систем радиосвязи, систем обнаружения и тушения пожаров и борьбы за живучесть судна, систем управления административно хозяйственной деятельностью, судовых датчиков различного назначения	Всего:	240	Сокращение затрат техники. Обеспечение требований международных конвенций технического уровня Обеспечение сокращения расходов и численности персонала Создание уникальных изделий не имеющего зарубежного аналога
	в том числе из средств федерального бюджета	45	

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Сертификация и нормативно-техническое обеспечение"

Нормативно-техническое обеспечение продукции, выпускаемой отраслью для народного хозяйства. Повышение конкурентоспособности судового комплектующего оборудования и маломерных судов с подготовкой и проведением их сертификации, а также аттестации изготовителей на право выпуска сертифицированной продукции	Всего:	100	Создание российской нормативно-технической базы обеспечения реализации подпрограмм создания судового комплекта материалов. Расширение сети и центров (до 25) для сертификации продукции повышения ее конкурентоспособности Экономия средств на проектирование и изготовление судов до 150 млрд руб. в ценах начала 1995 г.
	в том числе из средств федерального бюджета	20	

Работы ведутся постоянно

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Подпрограмма "Судотехнология"

Разработка и внедрение высоко-эффективных промышленных технологий применительно к судостроительной промышленности, позволяющих выпускать серийно гражданские суда и судовое комплектующее оборудование, конкурентоспособное на внутреннем и внешнем рынке.

Создание комплексов машин и технологического оборудования, обеспечивающих снижение трудоемкости постройки судов, улучшение условий труда и экологическую безопасность для окружающей среды

Работы ведутся с 1992 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Всего: 150
в том числе из 80
средств федерального бюджета

Создание и внедрение технологий, включая прорывные наукоемкие технологии с использованием физико-химических экологически чистых

Подпрограмма "Акустика"

Комплекс НИОКР по созданию высокоэффективных акустических средств на роднохозяйственного применения для гражданского судостроения, морской геофизики и подводно-технических работ

Работы ведутся с 1991 года

Главное управление судостроительной промышленности Госкомоборонпрома России

Всего: 85
в том числе из 35
средств федерального бюджета

Совершенствование обесшумливание систем создания экономической зоны

Приложение 2
к федеральной целевой программе "Российские верфи"

Бюджетная заявка на ассигнования из федерального бюджета для финансирования федеральной целевой программы "Российские верфи" на 1996-2000 годы

(млрд. рублей)						
N	1996	1997	1998	1999	2000	
п/п	год	год	год	год	год	

Объем ассигнований из федерального бюджета для финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ	110	130	140	130	140	
из них по подпрограммам:						
"Развитие"	6,5	7,7	8,3	7,7	8,3	
"Эффективность"	7,6	8,7	9,5	8,7	9,5	
"Прочность"	6,4	7,7	8,3	7,7	8,3	
"Безопасность"	6,5	7,7	8,3	7,7	8,3	
"Машиностроение"	14,5	17,6	19,0	17,6	19,0	
"Энергетика"	8,5	10,0	10,6	10,0	10,6	

"Материалы"	17,0	20,0	21,4	20,0	21,4
"Электротехника"	9,5	11,0	11,9	11,0	11,9
"Приборостроение"	8,5	10,0	10,7	10,0	10,7
"Сертификация и нормативно-техническое обеспечение"	3,8	4,4	4,7	4,4	4,7
"Судотехнология"	14,7	17,6	19,0	17,6	19,0
"Акустика"	6,5	7,6	8,3	7,6	8,3
