

**КОНЦЕПЦИЯ КОМПЛЕКСНОГО ЦЕЛЕВОГО ПРОЕКТА
«РАЗВИТИЕ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО АМФИБИЙНОГО
ТРАНСПОРТА В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА 2022-2030 годы»
(ПРОЕКТ)**

СОДЕРЖАНИЕ

1. Понятия и определения, используемые в Концепции _____	3
2. I.Обоснование соответствия решаемой проблемы и целей комплексного целевого проекта приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации _____	4
3. II. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом _____	15
4. III. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации в рассматриваемой сфере без использования программно-целевого метода, включающие сведения о расходных обязательствах Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в указанной сфере _____	16
5. IV. Предложения по решению проблемы, оценка преимуществ и рисков, возникающих при решении проблемы _____	17
6. V. Ориентировочные сроки и этапы решения проблемы программно-целевым методом _____	21
7. VI. Предложения по целям и задачам Проекта, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценивать ход ее реализации по годам, на вариантной основе _____	21
8. VII. Предложения по объемам и источникам финансирования Проекта в целом и по ее отдельным направлениям _____	23
9. VIII. Предложения по участию федеральных органов исполнительной власти, ответственных за формирование и реализацию Проекта _____	24
10. IX. Предложения по государственным заказчикам Проекта и разработчикам Проекта _____	25
11. X. Предложения по исполнителям проекта _____	25
12. XI. Предложения по направлениям, срокам и этапам реализации Проекта _____	25
13. XII. Предложения по возможным вариантам форм и методов управления реализацией Проекта _____	26
13. Приложение 1. Перечень целевых показателей (индикаторов) реализации комплексного целевого проекта " Развитие высокоскоростного	

амфибийного транспорта в Российской Федерации" на 2022-2030
годы». _____ 29

14. Приложение 2. Методика сбора исходной информации и формирования
отчетной информации о реализации комплексного целевого проекта

«Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта
в Российской Федерации на 2022-2030 годы» _____ 33

Понятия и определения, используемые в Концепции

Высокоскоростные амфибии (далее ВСА) – транспортные средства, обладающие возможностью эксплуатироваться в двух или более средах и имеющие эксплуатационные скорости движения более 40 км/час (22 узла).

К этому виду транспорта относятся суда на воздушной подушке, экранопланы, транспортно-амфибийные платформы, непосредственно высокоскоростные амфибии типа ВСА «Буревестник-24» и другие, отвечающие данному определению.

ВСА могут эксплуатироваться в трех средах:

1. Водная среда - режимы плавания и глиссирования;
2. Воздушная среда – режимы полета (движения) в зоне экранного эффекта подстилающей поверхности (экранный режим) и вне зоны экранного эффекта подстилающей поверхности (самолетный режим);
3. Земная среда – движение в соприкосновении с земной поверхностью (режим аэросаней).

Все эти режимы для ВСА являются эксплуатационными

Научно-производственный транспортный комплекс высокоскоростного амфибийного транспорта (далее НПТК ВСА транспорта) – система, реализующая функционирование полного жизненного цикла ВСА (разработка, производство, эксплуатация, утилизации), обеспечивающая интеграцию науки с созданием, производством и эксплуатацией ВСА.

Под высокоскоростным амфибийным транспортом

(далее – ВСА транспорт) понимается совокупность всех видов ВСА транспортных средств, путей сообщения ВСА, технических устройств и сооружений на путях сообщения ВСА, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое.

Под транспортной линией понимается транспортная компания (компании), занимающаяся грузопассажирскими перевозками между определенными пунктами или в определенном регионе, имеющая в составе транспортные средства, персонал, системы управления, обеспечения и сервисного обслуживания.

Судно – к судам относятся все виды транспортных средств, за исключением транспортных средств, движущихся в соприкосновении с земной поверхностью. Суда военного назначения называются кораблями.

I Обоснование соответствия решаемой проблемы и целей комплексного целевого проекта приоритетным задачам социально-экономического развития Российской Федерации

Концепция комплексного целевого проекта " Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта в Российской Федерации" на 2022-2030 годы» (далее соответственно - Проект, Концепция) разработана в соответствии с порядком разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 года N 594 "О реализации Федерального закона "О поставках продукции для федеральных государственных нужд".

Основная цель Концепции – решение Государственной задачи обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ, усиление связи науки с производством и ускорение на этой основе научно-технического прогресса и, как следствие – социально-экономического развития территорий, реализация инновационно-технологического прорыва в экономике.

Комплексный целевой проект направлен на реализацию:

1. Поставленной Президентом РФ задачи опережающего роста экономики, включающей в себя «ускоренное освоение наших территорий, включая Арктику и Дальний Восток России», основой которого является обеспечение транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов территорий РФ. Решение этой задачи базируется на ранее принятом Указе Президента Российской Федерации от 7 июля 2011 года № 899 «Об утверждении приоритетных направлений развития науки, технологий и техники в Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации» в котором определены 8 приоритетных направлений науки, технологии и техники в РФ и 27 критических технологий развития.

К 7-му приоритетному направлению науки, технологии и техники в РФ отнесены «транспортные и космические системы».

К 23-й критической технологии развития отнесены «технологии создания высокоскоростных транспортных средств и интеллектуальных систем управления новым видом транспорта».

2. Положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (Распоряжение от 22 ноября 2008 года №1734-р.), реализации её второго этапа (2016 – 2030 годы) предусматривающего инновационное

развитие транспортной системы по всем направлениям. Основным механизмом реализации Стратегии на этом этапе должны быть федеральные целевые программы развития транспортной системы на пятилетние периоды. в соответствии с приоритетами развития транспортной системы:

- формирование единого транспортного пространства России на базе сбалансированного развития эффективной транспортной инфраструктуры;
- обеспечение доступности, объёма и конкурентоспособности транспортных услуг для грузовладельцев в соответствии с потребностями инновационного развития экономики страны;
- обеспечение доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами;
- интеграция в мировое транспортное пространство и реализация транзитного потенциала страны;
- повышение уровня безопасности транспортной системы;
- снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду;
- развитие транспортной техники, технологий и информационного обеспечения.

3. Положений Концепции «развитие экранопланостроения в Российской Федерации» (Распоряжение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванова № СИ-П7-201с от 26.03.10 г. о разработке Концепции «Развития экранопланов военного и гражданского назначения»)

4. Указания Президента Российской Федерации от 22 августа 2021 года № ПР-1529 по вопросу разработки комплексного целевого проекта по развитию гражданского экранопланостроения (поручение Правительства Российской Федерации от 30 августа 2021 года № ЮБ-П7-11774)

К направлениям и критическим технологиям развития, целям второго этапа Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, а также приоритетам её развития транспортной системы, Концепции «развитие экранопланостроения в Российской Федерации» в настоящее время, как никогда соответствует **высокоскоростной амфибийный транспорт**, который является прорывным, инновационным, научно-технологическим направлением развития науки, технологий и техники в Российской Федерации в области транспорта РФ и требует скорейшего внедрения в экономику России.

В соответствии с этим предлагается реализовать задачу скорейшего внедрения в экономику России этого вида транспорта путём создания направления промышленности и транспорта по высокоскоростному

амфибийному транспорту, а также законодательного закрепления созданного в РФ высокоскоростного амфибийного вида транспорта.

Существующие традиционные виды транспортных средств и, как следствие, традиционные виды транспорта (наземный, воздушный, водный) в настоящее время достигли практического предела своего технического развития и становятся в определенной степени тормозом развития экономики.

К основным негативным факторам, характеризующими развитие традиционных видов транспорта России относятся:

- уменьшение доли добавленной стоимости транспорта в ВВП и общем объеме представленных услуг;

- достижение технических пределов развития традиционных видов транспорта, и как следствие постоянное, физически закономерное увеличение себестоимости транспортных средств и инфраструктуры обеспечения транспортной деятельности;

- опережающий рост транспортных тарифов на пассажирские перевозки по сравнению с индексом потребительских цен;

- высокая степень износа основного капитала на транспорте;

- рост производительности труда за счет использования резервов производственных мощностей;

- структура современных транспортных систем не позволяет организовать эффективную систему управления безопасностью на транспорте;

- снижение внутренних и иностранных инвестиций в транспорт;

- сокращение доли занятых на транспорте;

- интенсивное развитие транспортных систем на основе традиционных видов транспорта приводит к экологическим проблемам территорий, особенно в регионах Сибири и Дальнего Востока;

Из вышесказанного следует, что существующие традиционные транспортные системы не отвечают современным требованиям, предъявляемым к ним, для решения основной государственной задачи – обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ, особенно в регионах с малой плотностью населения и суровыми климатическими условиями.

Для решения задачи обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ необходимы:

1. Новый вид транспорта, лишенный недостатков традиционных видов транспорта, имеющий физический задел для дальнейшего развития и обеспечивающий сохранение экологии (природосбережение) при эксплуатации.

2. Организационная структура (направление промышленности и транспорта), обеспечивающая создание и эксплуатацию нового вида транспорта, с учетом современных требований к разработке, строительству, эксплуатации, управлению безопасностью на протяжении всего жизненного цикла изделия.

В настоящее время фактически разработан новый вид транспорта на основе высокоскоростных амфибийных средств – высокоскоростной амфибийный транспорт (далее ВСА транспорт).

Данный вид транспорта, исходя из условий практического применения:

- обеспечивает круглогодичные грузопассажирские перевозки практически во всех регионах РФ и мало зависит от погодных и климатических условий;

- не требует обустройства трасс движения. Маршрутами движения являются естественные транспортные артерии (реки, водные акватории, низменные поверхности тундры, снежные и ледяные поля);

- не требует больших капитальных затрат на создание инфраструктуры обеспечения эксплуатации;

- обладает высокой эксплуатационной экономичностью;

- имеет достаточно высокую скорость движения;

- обладает высокой мобильностью и проникающей способностью;

- является природосберегающей транспортной техникой;

- может эксплуатироваться в нескольких средах, в зависимости от эксплуатационной необходимости;

- проектируется и производится на не имеющей аналогов в мире низко затратной, высокопродуктивной технологической основе с использованием новейших, в том числе, композиционных материалов;

- имеет многократный задел для дальнейших модификаций и совершенствования;

- позволяет реализовать в себе практически все основные достижения в науке и технике, в том числе **создание и управление средой движения;**

- является одним из самых безопасных видов транспорта в эксплуатации.

- объекты ВСА транспорта (заводы, КБ, пункты базирования и др.), объединённые информационной сетью в рамках направления промышленности и транспорта станут интеллектуальной основой для развития территорий, вовлекая местное население в высокоинтеллектуальную деятельность по всему жизненному циклу ВСА (проектирование, изготовление, эксплуатация, контроль и управление, утилизация ВСА).

– в сравнении с традиционными видами транспорта – ВСА транспорт является высокоэффективным, прорывным видом транспорта, сочетающим в себе возможность внедрения последних достижений науки и техники.

В настоящее время фактически создан и эксплуатируется новый вид транспортных средств – высокоскоростные амфибийные транспортные средства, которые требует законодательного закрепления в нормативных актах видов транспорта РФ.

Расчётная потребность в ВСА транспортных средствах для регионов Сибири и Дальнего Востока, определённая научно-исследовательской работой «Ноосферные транспортные системы Сибири и Дальнего Востока» (Новосибирск, 2000) составляет более 1400 единиц.

Новый вид ВСА транспорта в обеспечении своего развития требует, научно обоснованного, инновационного подхода к организации его создания и эксплуатации, именно как нового вида транспорта.

В целях обеспечения развития ВСА транспорта в РФ предлагается:

– создать направление промышленности и транспорта по высокоскоростному виду транспорта в виде научно-производственного транспортного комплекса высокоскоростных амфибий (далее НПТК ВСА транспорта) как одной из наиболее прогрессивных форм интеграции науки с производством и эксплуатацией, с наделением НПТК необходимыми полномочиями.

НПТК ВСА транспорта – единая хозяйственная система, в которой взаимодействие между его структурами направлено на достижения стратегических целей. Организационное превосходство НПТК ВСА транспорта над традиционными направлениями промышленности – основа его инновационного развития.

Сущность организации состоит в объединении и обеспечении взаимодействия всех элементов и процессов, протекающих в НПТК ВСА транспорта, установлении необходимых связей и согласованных действий, создании организационных условий для реализации социальных интересов и потребностей работников.

Предприятия, входящие в НПТК ВСА транспорта, осуществляют свою деятельность путем самоорганизации, саморегулирования, которые обеспечивают качественный рост эффективности производства (производительность труда, прибыль, рентабельность и др.).

Основная цель создания НПТК ВСА транспорта – решение Государственной задачи обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ, усиление связи науки с производством и ускорение на этой основе научно-технического прогресса и, как следствие –

социально-экономического развития территорий, реализация инновационно-технологического прорыва в экономике.

Главной задачей НПТК ВСА транспорта является организация эффективной интеграции научно-технического, производственного и эксплуатационного процессов, создание условий скорейшего воплощения идей ученых и конструкторов, научно-технических новшеств в производство и эксплуатацию ВСА, в целях реализации стратегической задачи – обеспечение транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ.

Непрерывность данного процесса обеспечивается органом Управления НПТК ВСА транспорта и составом участников НПТК, которые должны активно вкладывать средства в развитие собственных, современных производственных технологий в создание мощного корпуса инженеров и научных сотрудников. Основная ставка должна быть на мобилизацию интеллектуальных внутренних ресурсов НПТК ВСА транспорта.

НПТК ВСА транспорта организуется как кооперация разработчиков, производителей и эксплуатантов ВСА, объединенная единым замыслом создания и функционирования системы, единой стратегией реализации задач управления системой, разработки, производства, эксплуатации и утилизации ВСА, обеспечения управления безопасностью на всех этапах функционирования и развития, в том числе и с помощью реализации принципов государственно-частного партнерства.

Данный принцип создания объединения промышленности и транспорта в едином промышленно транспортном комплексе ВСА транспорта позволит:

- иметь направления промышленности и транспорта, в виде научно-производственного транспортного комплекса ВСА транспорта – взаимосвязанный, высокоэффективный, самокупаемый, рентабельный, саморазвивающийся, имеющий гибкие прямые и обратные связи управления и функционирования НПТК ВСА транспорта, нацеленный на социальное и хозяйственное развитие территорий РФ в целях обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов, уменьшение транспортной составляющей в стоимости продукта, производимого на территориях;

- существенно снизить производственные, непроизводственные и эксплуатационные расходы на функционирование системы, а также минимизировать финансовые затраты на создание НПТК ВСА транспорта;

- обеспечить реальную интеграцию науки с производством и эксплуатацией и, как следствие, ускорение на этой основе научно-технического и технологического прогресса в экономике РФ.

– сократить продолжительность цикла исследование-производство-внедрение в эксплуатацию новых проектов ВСА транспортных средств в 2-3 раза.

Функционирование системы должно осуществляться за счет получения прибыли в результате реализации конечного продукта НПТК (производственного транспортного комплекса) с последующим её распределением по структурным подразделениям НПТК ВСА транспорта.

Структурно НПТК ВСА транспорта должен состоять из:

- органа управления НПТК ВСА транспорта;
- научно-промышленного направления ВСА транспорта;
- транспортного направления ВСА транспорта.
- обучения, подготовки, исследований и сертификации персонала ВСА транспорта

Орган управления НПТК ВСА транспорта создается в целях руководства и координации деятельности структурных подразделений НПТК ВСА транспорта:

- руководит и координирует взаимодействие структурных подразделений НПТК ВСА транспорта;
- получает и распределяет финансовые средства в интересах функционирования и развития НПТК ВСА транспорта;
- является контролирующим органом, в области управления безопасностью, деятельности транспортных компаний, имеющих в своём составе ВСА производственные транспортные комплексы, созданных им самостоятельно или на паритетных условиях с инвестором;
- разрабатывает идеологию и планы реализации стратегии развития и функционирования НПТК ВСА транспорта;
- организует разработку нормативно-правовых документов функционирования НПТК ВСА транспорта;
- осуществляет контроль за реализацией задач стратегии развития и функционирования НПТК ВСА транспорта.
- взаимодействует и координирует политику эксплуатации и развития со структурами сертификации в области управления безопасностью ВСА транспорта

Научно-промышленное направление НПТК ВСА транспорта создается для целей разработки и производства ВСА транспортных средств, а также состоит из двух основных структурных подразделений:

– направления проектирования и опытного производства ВСА, состоящей из конструкторских бюро, опытных производств и других научно-производственных объединений, необходимых для решения задачи создания опытных образцов изделий ВСА;

– направления серийного производства ВСА, состоящей из предприятий серийного производства ВСА.

Основными задачами научно-промышленного направления НПТК ВСА транспорта являются:

Направление проектирования и опытного производства:

– создание и обоснование теоретических основ движения ВСА на границе эксплуатационных режимов и сред (воздух, вода, твёрдая поверхность);

– развитие фундаментальной науки и основ развития ВСА транспорта во взаимодействии с ведущими мировыми и отечественными научными центрами;

– развитие материаловедения, разработка и применение новейших материалов для создания современных и перспективных образцов ВСА.

– научные исследования и анализ новых принципов движения их теоретическое обоснование, проработка, закладка этих принципов в создание перспективных образцов ВСА техники с целью получения новых, ещё не имеющих аналогов, ранее не разрабатывавшихся образцов ВСА техники с уникальными характеристиками;

– реализация заложенных характеристик в действующих моделях и опытных образцах в серийное производство;

– опытное производство новейших образцов ВСА техники и их испытания в реальных условиях эксплуатации во всех климатических зонах и во всех возможных эксплуатационных. Главная цель данной задачи – создание нескольких образцов однотипной техники и их сравнение в целях выбора оптимальной конструкции для серийного производства.

Направление серийного производства:

– серийное производство предполагает выпуск образцов, прошедших всесторонние испытания и показавших при этом лучшие результаты;

– отработка технологий опытного и серийного производства ВСА средств с использованием новейших достижений в программировании, IT-обеспечении, материаловедении, станкостроении, организационно-

технического обеспечения и организационных принципов производства лучше мировых по всем параметрам.

– в случае увеличения потребности в количестве транспортных средств предусматривается тиражирование серийных заводов.

Направление обучения, переподготовки персонала ВСА транспорта и исследований:

– организация создания нормативно-правовой базы по всему спектру обучения и переподготовки персонала НПТК ВСА транспорта;

– организация обучения и переподготовки персонала по всему спектру деятельности ВСА транспорта;

– организация и участие в научных исследованиях по профилю деятельности;

Основной организацией осуществляющей, в настоящее время, организацию выполнения задач и их реализацию в этом направлении является Российский университет транспорта РУТ(МИИТ).

Производственное транспортное направление ВСА транспортных средств.

Представляет собой интегрированные высокоскоростные транспортные компании (транспортные системы, транспортные линии), состоящие из производственных транспортных комплексов высокоскоростных амфибий (далее – ПТК), эксплуатационной структуры реализующих основной продукт системы – транспортные услуги, источник основного финансового обеспечения деятельности ПТК ВСА транспорта.

Транспортные компании на основе ПТК создаются непосредственно управляющим органом НПТК ВСА транспорта на паритетных условиях с заинтересованным инвестором на территориях (регионах) РФ и зарубежья и/или самостоятельно.

ПТК в своем составе имеет: соответствующие интегрированные высокоскоростные транспортные системы (транспортные линии), систему диспетчерского управления, производственное эксплуатационное подразделение, систему сервисного обслуживания, подготовленный персонал, систему управления безопасностью и другие необходимые структуры для функционирования.

ПТК – это конечная продукция НПТК ВСА транспорта, которая представляется заказчику в окончательном комплексном виде.

Транспортные компании, имеющие ПТК должны находиться под непосредственным контролем НПТК ВСА транспорта в области соблюдения ПТК правил эксплуатации и контроля действий системы управления безопасностью, контроля за получением прибыли и объемом отчислений в структуру управления НПТК.

Назначение на обязательную должность заместителя руководителя транспортной компании по безопасности, имеющие ПТК, производится только по согласованию с органом управления НПТК ВСА транспорта.

Стандартный состав производственных транспортных комплексов (ПТК):

1. Производственное эксплуатационное подразделение.

Основными функциями которого являются проведение работ по сборке изделий из комплектующих представленными исполнителем, проведение производственных испытаний, техническое обеспечение эксплуатации изделия на транспортных линиях, сервисное обслуживание изделий и материально-техническое обеспечение функционирования ПТК;

2. подразделение управления безопасностью ПТК;

3. подразделение планово-диспетчерского управления;

4. подразделения подъёмного и инженерно-технического персонала.

Позиции ВСА транспорта в России

В настоящее время в Российской Федерации принят ряд документов в области развития экранопланостроения (один из видов ВСА транспортных средств), а именно:

1. Проект Государственной инновационной программы «Экранопланный флот России». Утверждён решением Инновационного Совета при президенте РСФСР № 03 от 18 декабря 1991 г.

2. Постановление Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации «О развитии экранопланостроения» от 21 июля 1995 г № 1093-1 ГД

3. Решение Морской Коллегии при Правительстве Российской Федерации по итогам заседания 12 сентября 2006 года на тему: «О мерах по созданию в Российской Федерации скоростного грузопассажирского флота многоцелевого назначения на базе судов-катамаранов скегового типа, на воздушной подушке и экранопланов»

4. Постановление Правительства РФ «О Федеральной целевой программе «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы» от 21 февраля 2008 г., № 103

5. Указ Президента Российской Федерации от 18 сентября 2008 г. № Пр–1969 «Основы государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу»;

6. Распоряжение Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. №; 1662-р «Об утверждении Концепции долгосрочного социально-экономического развития РФ на период до 2020 г.»

7. Постановление Правительства РФ от 24 декабря 2008 №1010 «О внесении изменений в ФЦП «Развитие гражданской морской техники на 2009-2016 годы».

8. Распоряжение заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С.Б. Иванова № СИ-П7-201с от 26.03.10 г. о разработке Концепции «Развития экранопланов военного и гражданского назначения»

9. Указ Президента РФ № 899 от 7.07.2011 г. «Об утверждении приоритетных направлений развития науки, технологий и техники Российской Федерации и перечня критических технологий Российской Федерации»

10. «Стратегия морской деятельности РФ на период до 2030 г.» (Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2010 г. №2205)

11. «Стратегия инновационного развития РФ до 2020 г.» (Распоряжение Правительства РФ от 08.12.2011 г. №2227-р)

12. «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» (Распоряжение Правительства РФ от 11.06.2014 г. №1032-р).

13. Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2014 г. №328 «Государственная Программа РФ «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности».

14. Резолюция совместного заседания Экспертного Совета при Комитете ГД ФС РФ по промышленности и развитию предприятий ОПК и Комитета по совершенствованию законодательства в сфере ОПК и высокотехнологичной промышленности по теме: «Развитие производства экранопланов гражданского и военного назначения в РФ. Законодательное обеспечение» от 24.10.2014 г.

15. Проект Резолюции совместного заседания Экспертного Совета при Комитете ГД ФС РФ по промышленности и развитию предприятий ОПК и Комитета по совершенствованию законодательства в сфере ОПК и высокотехнологичной промышленности по теме: «Развитие производства экранопланов гражданского и военного назначения в РФ. Законодательное обеспечение» от 25.09.2015 г.

16. Разработана Минпромторгом «Концепция развития экранопланостроения в РФ» в соответствии с решением Правительства РФ, но

не подана на утверждение Правительством РФ. В связи с этим приостановлена разработка «Программы развития экранопланостроения в РФ».

17. Создана Межведомственная рабочая группа по развитию экранопланостроения в РФ (Приказ Минпромторга и Минтранса от 01.03.2018 № 539/79).

18. В соответствии с поручением Президента РФ от 18 мая 2017 года №Пр-963 и поручением министра транспорта от 19 июля 2017 года №МС-17/110:

«...Федеральному государственному бюджетному образовательному учреждению высшего образования «Российский университет транспорта» обеспечить постоянную координацию и взаимодействие с образовательными учреждениями и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти по формированию перспективных планов и программ разработки и внедрения новых технологий, необходимых для освоения Арктических зон РФ...».

В РУТ созданы:

– Научно-образовательный центр РУТ по ВСА транспорту (от 28 декабря 2017).

– Создан испытательный центр «Высокоскоростной амфибийный транспорт России» на базе РУТ (приказ от 25 февраля 2019 № 052/а)

– Создана научно-исследовательская лаборатория по высокоскоростному амфибийному транспорту РУТ (экранопланам).

– Создан совет главных конструкторов и специалистов по ВСА транспорту (экранопланам)

19. Резолюция межрегиональной конференции от 23-24 мая 2018 г. (г. Якутск) «Создание транспортной инфраструктуры Республики САХА (Якутия) на базе инновационных технологий: амфибийная и вездеходная техника»

20. Разработана Дорожная карта от сентября 2019 по реализации Резолюции межрегиональной конференции от 23-24 мая 2018 г. (г. Якутск) «Создание транспортной инфраструктуры Республики САХА (Якутия) на базе инновационных технологий: амфибийная и вездеходная техника».

На настоящее время решения ни одного из вышеперечисленных документов, за исключением решений по Российскому университету транспорта, не реализовано. Основной причиной такого положения дел является полная разобщенность, некомпетентность и безответственное отношение к выполнению поставленных задач Федеральными и Региональными органами исполнительной власти РФ ответственными за это.

Считаем, что реализация предложенной Проектом целей и задач программно-целевым методом позволит решить имеющуюся проблему в области создания и развития высокоскоростного амфибийного транспорта.

II. Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

Решение таких проблем, как совершенствование механизмов поддержки развития транспорта особенности его инновационных видов, развитие кадрового потенциала в этой сфере деятельности в целях реализации государственной задачи – обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ, обеспечения безопасности в сфере транспорта нуждается в применении программно-целевого метода.

Опыт реализации федеральных целевых программ, комплексных целевых проектов показал наибольшую эффективность применения программно-целевого метода для обеспечения комплексного решения проблем. Программно-целевой метод создаст системную основу для реализации государственной политики в сфере развития транспорта, в том числе и высокоскоростного амфибийного, поскольку позволит сконцентрировать ресурсы и обеспечить реализацию комплекса взаимоувязанных по ресурсам и срокам мероприятий, направленных на решение приоритетных задач.

Программно-целевой метод используется для достижения особо важных целей и задач федеральной и международной значимости, включая поддержку и развитие транспортной составляющей экономики России и укрепления безопасности государства.

Осуществление Программы программно-целевым методом позволит обеспечить реализацию целей, достижение которых предусматривается Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, системность принятия решений и эффективность достигнутых результатов, рациональное использование финансовых и материальных ресурсов различной ведомственной, отраслевой, региональной и иной принадлежности, прозрачность хода выполнения и мультипликативность эффекта, возможность своевременного реагирования на изменения реалий.

III. Характеристика и прогноз развития сложившейся проблемной ситуации в рассматриваемой сфере без использования программно-целевого метода, включающие сведения о расходных обязательствах Российской Федерации, субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в указанной сфере

Анализ выполнения задач и целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года показывает, что задач на первом этапе Стратегии по внедрению инновационных видов транспорта практически не планировалось. В соответствии с задачами и целями второго этапа транспортной Стратегии, внедрение высокоскоростного амфибийного вида транспорта в общую систему транспорта РФ позволит в значительной степени реализовать стратегическую цель социально-экономического развития РФ – обеспечение транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ, **в том числе и переход транспорта на 6 технологический уклад.**

Спецификой реализации Проекта является то, что мероприятия проводятся на всех уровнях – федеральном, региональном и муниципальном.

Расходные обязательства в сфере поддержки создания и развития НПТК ВСА транспорта по состоянию на 2021 год включают в себя:

- расходные обязательства в отношении Программы на 2022-2030 годы – 158536 млн. рублей;
- расходные обязательства Федерального бюджета РФ 38500 млн рублей
- расходные обязательства субъектов Российской Федерации и внебюджетных средств в размере 120036 млн. рублей.

В случае отказа от применения программно-целевого метода для реализации каждого мероприятия потребуются отдельные решения Правительства Российской Федерации либо обособление в рамках текущей деятельности, что лишает эти мероприятия единства.

Реализация Проекта без использования программно-целевого метода может привести к следующим негативным последствиям:

- отсутствие системности в решении стоящих перед государством задач в области поддержки и развития ВСА транспорта;
- разобщенность усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований в сфере ВСА транспорта;
- неэффективное использование бюджетных средств;
- незначительное привлечение средств внебюджетных источников;
- замедление процесса совершенствования условий для функционирования производства и эксплуатации ВСА транспорта;
- угроза разрушения единого информационного, транспортного, социально-культурного и экономического пространства Российской Федерации;
- снижение уровня подготовки и повышения квалификации персонала ВСА транспорта;

– не интенсивное развитие инновационных видов транспортных средств;
ослабление влияния позиций транспортной составляющей РФ за рубежом,
снижение престижа России в мировом сообществе.

IV. Предложения по решению проблемы, оценка преимуществ и рисков, возникающих при решении проблемы

Основная цель Проекта по ВСА транспорту – решение задачи обеспечения транспортной доступности населения и хозяйствующих субъектов РФ с использованием ВСА транспортных средств определенной в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года по удовлетворению потребностей инновационного социально – ориентированного развития экономики и общества в конкурентоспособных качественных транспортных услугах.

Предлагаемый вариант решения поставленных проблем осуществляется с учетом возможности расходования бюджетных средств и достигаемых целевых показателей, характеризующих результаты реализации Проекта.

Предлагаемый вариант, предусматривает за счёт Федерального бюджета 100 процентное финансирование создания и функционирования НПТК для решения задач направлений 1,2,3,4,6 (Приложение 1) и решение задач направления 5-создание и внедрение ПТК ВСА транспорта в регионах России и зарубежья за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и до 40% финансирование за счет внебюджетных средств.

Он предполагает комплексную реализацию создания и функционирования направления промышленности и транспорта по ВСА транспорту.

Вариант позволяет более рационально подойти к процессу программного обеспечения и, в результате, в большем объеме реализовать проектные положения. При формировании этого варианта учитывались следующие преимущества:

– эффективное решение задач создания, поддержки и развития ВСА транспорта в Российской Федерации;

– комплексное решение задачи реализации государственной политики в указанной сфере в рамках широкого взаимодействия всех основных субъектов и участников (органов государственной власти и органов местного самоуправления, общественных и иных негосударственных организаций);

– использование современных управленческих, информационных и иных технологий в реализации мероприятий по основным направлениям, инвариантность подходов к реализации отдельных проектов и мероприятий Проекта в зависимости от изменения условий.

– переход НПТК с бюджетного финансирования на самокупаемость с рентабельностью не менее 10-15%.

Однако наряду с преимуществами варианта имеется ряд рисков, одним из которых является сокращение предусмотренного бюджетного финансирования Проекта в процессе ее реализации (финансовый риск).

Осуществление комплекса мероприятий Проекта будет сопряжено с экономическими, геополитическими и административными рисками, которые могут снизить результативность Программы и привести к возможным негативным последствиям, включая:

- неполноценную реализацию преимуществ и возможностей предлагаемого промышленно-транспортного комплекса ВСА транспорта;
- снижение качества обучения и переподготовки персонала ВСА транспорта;
- негативную динамику интеграции ВСА транспорта в общую систему транспорта РФ. Предпочтение другим иностранным изделиям вместо этого вида транспортных средств;

Анализ рисков реализации Проекта и описание мер по предотвращению рисков и минимизации возможных последствий

Финансовые риски связаны с возникновением бюджетного дефицита и недостаточным вследствие этого уровнем бюджетного финансирования, секвестированием бюджетных расходов в сфере транспорта и образования.

Помимо бюджетного недофинансирования к финансовым рискам следует отнести диспропорции в финансово-экономических возможностях субъектов Российской Федерации и невыполнение ими в полном объеме принятых финансовых обязательств.

Кроме того, в условиях неопределенности геополитической ситуации и введения санкций финансовыми рисками являются риски, связанные с возможным снижением объемов со финансирования из внебюджетных источников, обусловленные нестабильностью финансового состояния хозяйствующих субъектов участников проектов, реализуемых в рамках Проекта.

В случае наступления указанных финансовых рисков необходимо будет корректировать Проект в сторону сокращения планируемых мероприятий, что приведет к снижению ее эффективности.

Инструментами ограничения финансовых рисков выступают такие меры, как концентрация организационно-технических, финансовых, материальных и информационных ресурсов федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, ежегодное

уточнение и оптимизация объемов финансовых средств, предусмотренных на реализацию мероприятий Проекта, определение приоритетов для первоочередного финансирования и осуществление модернизационных проектов за счет привлечения внебюджетных средств в рамках механизмов государственно-частного партнерства.

Макроэкономические риски обусловлены возможностями ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры, снижения темпов роста национальной экономики и уровня инвестиционной активности, что может привести к недостаточному ресурсному обеспечению запланированных мероприятий.

Экономическими рисками реализации Проекта могут являться повышение стоимости услуг, обусловленное углублением инфляции, возможные конфликты интересов партнерских структур, коррупционные риски (нецелевое использование денежных средств).

Эти риски могут отразиться на возможности реализации наиболее затратных мероприятий Проекта, в том числе мероприятий, связанных с созданием инфраструктуры серийного производства, созданием и внедрением производственных транспортных комплексов на территориях регионов России.

Административными рисками являются неэффективные управленческие решения в ходе выполнения Проекта, недостаточная координация и взаимодействие заинтересованных сторон при реализации Проекта, недостаточные оперативность, гибкость и адаптивность к изменениям внешних условий.

Возникновение административных рисков может повлечь за собой потерю управляемости, нарушение планируемых сроков реализации Проекта, невыполнение ее целей и задач, недостижение плановых значений показателей, снижение эффективности использования ресурсов и качества выполнения мероприятий Проекта.

Основными условиями минимизации административных рисков являются формирование эффективной системы управления реализацией Проекта, продуктивное взаимодействие участников реализации Проекта, адекватное распределение полномочий, принятие управленческих решений, которые обладают высокой скоростью эффективного реагирования на изменение условий и минимизируют неблагоприятное влияние "ситуации риска".

Для обеспечения системного характера управления рисками и минимизации возможных отрицательных последствий предусмотрены следующие меры:

– назначение исполнителем проекта орган управления НПТК ВСА транспорта;

– привлечение к разработке Проекта представителей научного и экспертного сообществ и обеспечение широкого обсуждения предлагаемых мероприятий на разных уровнях, в том числе в субъектах Российской Федерации;

– мониторинг ситуации, складывающейся при реализации мероприятий Проекта, в ходе проведения которого планируется своевременная оценка возникших перемен (в том числе внешнеполитических) и эффективности достигнутых результатов;

– обеспечение информационной прозрачности реализации Проекта, регулярная публикация отчетов о ходе ее реализации.

– Эти меры позволят своевременно выявлять возможные сбои, проводить оперативную корректировку конкретных механизмов и обеспечить достижение целей Проекта.

– Предлагаемый вариант характеризуется определенными рисками, так как потребует специфического алгоритма взаимодействия федерального центра, субъектов Российской Федерации и других участников Проекта. Однако при этом ожидаемые результаты могут быть достигнуты меньшими средствами за счет модернизации управления и оптимизации проектных решений.

Реализация варианта приведет к достижению конечных результатов к концу 2030 года в полном запланированном объеме.

Анализ решения проблем в сфере высокоскоростного амфибийного транспорта показывает, что предлагаемый вариант является эффективным, в максимальной степени соответствует приоритетам Российской Федерации в области развития транспорта, а также целям и задачам Проекта.

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

Реализация Проекта рассчитана в период с 2022 года по 2030 год.

Проект спланирована в два этапа:

На первом этапе (2022 - 2026 годы) реализуются 1 – 7, 12-14 задачи;

На втором этапе (2026 – 2030годы) реализация 8,9,10,11,12 задачи.

VI. Предложения по целям и задачам Проекта, целевым индикаторам и показателям, позволяющим оценивать ход ее реализации по годам, на вариантной основе

Достижение целей Проекта предполагает реализацию следующих задач:

1. разработка нормативно-правовой базы создания и функционирования ВСА транспорта по всему спектру задач Проекта;

2. создание структуры управления направления промышленности и транспорта по ВСА транспортным средствам в виде единой хозяйственной системы, в которой взаимодействие между его структурами направленно на достижения его стратегических целей;

3. создание системы управления безопасностью направления промышленности и транспорта по ВСА транспортным средствам

4. подготовка специалистов и персонала в областях разработки строительства и эксплуатации ВСА транспорта;

5. проведение научных исследований и анализа новых принципов движения их теоретическое обоснование, проработка, закладка этих принципов в создание перспективных образцов ВСА техники с целью получения новых, ещё не имеющих аналогов, ранее не разрабатывавшихся образцов ВСА техники с уникальными характеристиками;

6. разработка новых видов ВСА транспортных средств на основе проведенных исследований;

7. организация опытного производство новейших образцов ВСА техники и их испытания в реальных условиях эксплуатации во всех климатических зонах и во всех возможных эксплуатационных факторах (от Крайнего Севера до тропиков; во всех возможных гидрометеорологических условиях и т. д.).

8. организация и серийного производства ВСА транспортных средств;

9. создание и внедрение в регионы РФ и за рубеж ВСА транспортных средств в виде производственных транспортных комплексов;

10. организация взаимодействия с Министерством оборона РФ по задаче определения ВСА транспортных средств в области его мобилизационного ресурса.

11. создание производственных транспортных комплексов.

12. внедрение производственных транспортных комплексов.

13. организация создание нормативно-правовой базы по всему спектру обучения и переподготовки персонала НПТК ВСА транспорта;

14. организация обучения и переподготовки персонала по основному спектру деятельности ВСА транспорта

В рамках каждой из задач выделяются целевые показатели и индикаторы, которые являются инструментом объективной оценки достижения целей, выполнения основных задач и ключевых мероприятий Проекта.

При формировании системы целевых показателей и индикаторов Проекта используется программно-целевой метод, предполагающий ориентацию на конечные результаты соответствующих процессов и постоянный мониторинг качества выполнения мероприятий.

В качестве единиц измерений целевых показателей и индикаторов принимаются конкретные величины, применяемые для отражения количественных изменений соответствующего показателя.

Обоснование состава и значений показателей и индикаторов Проекта.

Целевые показатели и индикаторы Проекта сформированы с учетом показателей, характеризующих достижение целей и решение задач, утвержденных Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации в рамках стратегических и программных документов.

Показатели соответствуют целям и задачам Проекта, требованиям достоверности и доступности для определения сопоставимости с показателями второго этапа Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (Распоряжение от 22 ноября 2008 года №1734-р.).

Целевые показатели и индикаторы имеют запланированные по годам количественные значения. Система целевых показателей и индикаторов обеспечивает возможность проверки и подтверждения достижения целей и решения задач, поставленных в Программе. Кроме того, используются целевые показатели, с которыми непосредственно связан источник их определения и которые не требуют дополнительных математических расчетов.

Перечень целевых показателей и индикаторов реализации Проекта представлен в приложении № 1

Методика сбора исходной информации и формирования отчетной информации о реализации Проекта представлена в приложении № 2.

VII. Предложения по объемам и источникам финансирования Проекта в целом и по ее отдельным направлениям

Финансовое обеспечение реализации Проекта предполагается осуществлять на основе государственного финансирования, интеграции ресурсов партнерской сети и механизмов коммерческой поддержки, включая бюджетные субсидии, гранты, привлеченные инвестиции, спонсорские средства, доходы от деятельности НПТК.

Предлагаемый прогнозный объем финансового обеспечения Проекта определен в ценах соответствующих лет.

Преобладание финансового обеспечения мероприятий Проекта за счет средств федерального бюджета обусловлено полномочиями Российской Федерации в части реализации второго этапа Транспортной стратегии РФ до 2030 года.

Концепцией предусматривается вариант 100% федерального бюджетного финансирования Проекта на первом этапе (до 2026года) и частичного финансирования в период 2026-2030 годов. Внебюджетное финансирование в объеме до 40% в основном предусматривается на втором этапе выполнения Проекта.

Концентрация основных ресурсов в рамках Проекта на приоритетных для Российской Федерации направлениях и реализация всех мероприятий Проекта позволит достичь значений целевых показателей и индикаторов в полном объеме.

Общий объем финансирования составляет 158536 млн рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе:

– за счет средств **федерального бюджета** – 38500 млн рублей, включая прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ и прочие нужды.

– за счет средств **бюджетов субъектов Российской Федерации и вне бюджетных средств**- 120036 млн рублей, включая прикладные научные исследования и экспериментальные разработки, выполняемые по договорам на проведение научно-исследовательских, опытно-конструкторских и технологических работ и прочие нужды.;

По указанному варианту реализации Проекта на первом этапе (2022-2026 годы) объем финансирования составит **37100** млн рублей, на втором этапе (2026-2030 годы) – **134036** млн рублей.

Средства из внебюджетных источников предполагается привлекать в рамках направлений:

Направление 2. Создание структуры управления промышленности и транспорта (НПТК) по ВСА транспортным средствам.

Направление 3. Проектирования и опытного производства ВСА.

Направление 4. Серийное производства ВСА.

Направление 5. Производственное транспортное ВСА транспортных средств.

Определение объема финансирования Проекта осуществляется с учетом анализа предложений органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, результатов проведенных аналитических исследований, экспертных оценок специалистов и ученых.

Конкретные данные по объемам и источникам финансирования Проекта и отдельных ее направлений (задач) определяются непосредственно в Проекте.

VIII. Предложения по участию федеральных органов исполнительной власти, ответственных за формирование и реализацию Проекта

Ответственными за формирование и реализацию Проекта являются Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли РФ и министерство транспорта РФ, органы исполнительной власти регионов РФ.

IX. Предложения по государственным заказчикам Проекта и разработчикам Проекта

Государственным заказчиком - координатором Проекта является Министерство экономического развития Российской Федерации, государственными заказчиками Проекта - Министерство промышленности и торговли РФ и Министерство транспорта РФ.

Разработчиками Проекта являются Министерство экономического развития Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли РФ и министерство транспорта РФ с привлечением заинтересованных органов исполнительной власти субъектов РФ, организаций науки и промышленности.

X. Предложения по исполнителям проекта

Исполнителем-координатором Проекта обозначить Российский университет транспорта, как орган, на который поручением Президента РФ от 18 мая 2017 года № Пр-963 и поручением министра транспорта от 19 июля 2017 года № МС-17/110 возложены обязанности:

«...Федеральному государственному бюджетному образовательному учреждению высшего образования «Российский университет транспорта» обеспечить постоянную координацию и взаимодействие с образовательными учреждениями ... и заинтересованными федеральными органами исполнительной власти по формированию перспективных планов и программ разработки и внедрения новых технологий, необходимых для освоения Арктической зоны Российской Федерации...».

Исполнителем Проекта обозначить орган управления НПТК ВСА транспорта, создание которого предусмотрено в направлении 2, задачи 4 реализации Проекта.

Формирование органа управления НПТК возложить на Консорциум направления промышленности и транспорта по ВСА транспорту.

Выполнение задачи по созданию Консорциума поручить Министерству транспорта РФ в лице Российского университета транспорта.

XI. Предложения по направлениям, срокам и этапам реализации Проекта

Направления реализации Проекта определяются ее задачами.

осуществлять путем выполнения ряда взаимосвязанных мероприятий, объединенных в блоки по следующим направлениям:

Направление 1. Разработка и внедрение основных документов нормативно-правовой базы создания и функционирования ВСА транспорта по всему спектру основных задач Проекта.

Направление 2. Создание структуры управления промышленности и транспорта (НПТК) по ВСА транспортным средствам.

Направление 3. Проектирования и опытного производства ВСА.

Направление 4. Серийного производства ВСА.

Направление 5. Производственное транспортное ВСА транспортных средств.

Направление 6. Обучения, переподготовки персонала ВСА транспорта и проведения исследований.

XII. Предложения по возможным вариантам форм и методов управления реализацией Проекта

Государственные заказчики Проекта разрабатывают предложения по мероприятиям Проекта и вносят их на рассмотрение государственному заказчику-координатору Программы.

Государственный заказчик-координатор Проекта в установленном порядке согласовывает и утверждает мероприятия Проекта и объем их финансирования.

Проект предусматривает взаимодействие с Федеральными органами исполнительной власти, а также с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

К выполнению мероприятий, направленных на реализацию Проекта, привлекаются российские профильные организации науки и промышленности, общественные организации и объединения, бизнес-структуры и некоммерческие организации.

Ответственным за формирование и реализацию Проекта являются Министерство экономики и развития Российской Федерации.

Министр экономического развития Российской Федерации является координатором реализации Проекта и несет ответственность за подготовку и своевременную и качественную ее реализацию.

В целях обеспечения управления реализацией Проекта государственным заказчиком – координатором Проекта создается научно-координационный

совет Проекта, в состав которого входят ученые и специалисты в профильных областях и других сферах знаний, необходимые для решения поставленных Проектом задач, представители предпринимательского сообщества, общественных объединений, а также представители государственного заказчика – координатора Проекта, государственных заказчиков Проекта и других органов исполнительной власти.

Регламент работы научно-координационного совета Проекта и его состав утверждаются Министерством экономического развития Российской Федерации. Председателем научно-координационного совета Проекта является Министр экономического развития Российской Федерации.

Научно-координационный совет Проекта осуществляет следующие функции:

- рассмотрение тематики мероприятий Проекта, предложений о реализации проектов и объемах финансового обеспечения услуг по их выполнению;
- рассмотрение материалов о ходе реализации мероприятий Проекта;
- организация проверок выполнения мероприятий Проекта, а также целевого и эффективного использования средств;
- подготовка рекомендаций по реализации мероприятий Проекта.

Министерство экономического развития Российской Федерации как государственный заказчик – координатор Проекта в ходе выполнения Проекта осуществляет следующие полномочия:

- разрабатывает и принимает в пределах своих полномочий нормативные правовые акты, необходимые для выполнения Проекта;
- вносит в Правительство Российской Федерации проекты актов Правительства Российской Федерации, необходимых для реализации Проекта;
- составляет организационно-финансовый план реализации мероприятий Проекта;
- представляет в Правительство Российской Федерации статистическую, справочную и аналитическую информацию о ходе реализации Проекта в целом;
- представляет ежеквартально (ежегодно) в Правительство Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации по установленной форме доклад о выполнении работ, предусмотренных Проектом, результатах и эффективности использования средств;
- вносит в Правительство Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации предложения о корректировке, продлении срока реализации Проекта либо о прекращении ее выполнения (при необходимости);

- представляет в Правительство Российской Федерации и Министерство финансов Российской Федерации доклад о реализации Проекта и эффективности использования средств за весь период ее реализации;
- координирует деятельность государственных заказчиков Проекта;
- несет ответственность за своевременную и качественную подготовку и реализацию Проекта, обеспечивает эффективное использование средств, выделяемых на ее реализацию.

Государственный заказчики, в соответствии с законодательством Российской Федерации:

- вправе привлечь на основе контракта организацию для выполнения отдельных функций по осуществлению отбора на конкурсной основе исполнителей работ и услуг, а также поставщиков продукции по мероприятиям Проекта.

- представляют предложения о формировании организационно-финансового плана реализации мероприятий Проекта;

- разрабатывают перечень целевых показателей и индикаторов для мониторинга реализации мероприятий Проекта;

- осуществляют контроль результатов реализации мероприятий Проекта;

- организуют независимую оценку показателей результативности и эффективности мероприятий Проекта, их соответствия целевым показателям и индикаторам;

- обеспечивают эффективное использование средств, выделяемых на реализацию Проекта;

- организуют ведение отчетности по реализации Проекта, а также мониторинг реализации мероприятий Проекта;

- управляют деятельностью исполнителей Проекта в рамках выполнения ее мероприятий;

- организуют применение информационных технологий в целях управления реализацией Проекта и контроля за ходом ее выполнения.

Приложение 1
к Концепции комплексного целевого проекта
«Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта
в Российской Федерации" на 2022-2030 годы»

**Перечень целевых показателей (индикаторов) реализации
комплексного целевого проекта " Развитие высокоскоростного
амфибийного транспорта в Российской Федерации" на 2022-2030 годы»**

	Наименование целевого показателя (индикатора)	Единица измерения	2030 год (базовое значение)	Значение целевого показателя (индикатора) (нарастающим итогом)		
				2023 - 2026 годы	2026 - 2030 годы	
Направление 1. Разработка и внедрение основных документов нормативно-правовой базы создания и функционирования ВСА транспорта по всему спектру задач КЦП						
1.	Разработка и внедрение основных нормативных документов по постройке и сертификации ВСА транспортных средств	единицы	14	9	5	
2.	Разработка и внедрение нормативных документов по эксплуатации и применению ВСА транспортных средств	единицы	28	22	7	

Направление 2. Создание структуры управления направления промышленности и транспорта (НПТК) по ВСА транспортным средствам						
4.	Создание органа управления НПТК ВСА транспорта	единицы	1	1	-	
Направление 3. Проектирования и опытного производства ВСА						
5.	Проведение научных исследований новых принципов движения, обоснование теоретических основ движения ВСА на границе эксплуатационных режимов и сред (воздух, вода), проработка, закладка этих принципов в создание перспективных образцов ВСА техники, ранее не разрабатывавшихся, с уникальными характеристиками.	единицы	4	4		
6.	Создание опытного производства новейших образцов ВСА техники.	единицы	1	1	-	
7.	Разработка и создание опытных	единицы	5	2	3	

	образцов ВСА техники					
Направление 4. Серийное производства ВСА						
8.	Постройка серийного завода	единиц	1	1		
9.	отработка технологий серийного производства ВСА транспортных средств	единиц	15	15	-	-
10.	Производство ВСА техники	единиц	420	20	400	
Направление 5. Производственное транспортное направление ВСА транспортных средств.						
11.	Создание производственных транспортных комплексов.	единиц	51	4	47	
12.	Внедрение производственных транспортных комплексов.		51	4	47	
Направление 6. Обучения, переподготовки персонала ВСА транспорта и проведения исследований						
13	организация создание нормативно- правовой базы по основному спектру обучения и переподготовки персонала НПТК ВСА транспорта;	единиц	16	12	4	

14	организация обучения и переподготовки персонала по основному спектру деятельности ВСА транспорта;	человек	1280	80	1200	

Приложение 2

к Концепции комплексного целевого проекта
«Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта
в Российской Федерации" на 2022-2030 годы»

Методика сбора исходной информации и формирования отчетной информации о реализации комплексного целевого проекта «Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта в Российской Федерации на 2022-2030 годы»

1. Для осуществления мониторинга хода выполнения комплексного целевого проекта " Развитие высокоскоростного амфибийного транспорта в Российской Федерации" на 2022-2030 годы» (далее - Проект) решаются следующие задачи:

- а) поддержание единой базы данных о Проекте, ее структуре, ходе и результатах реализации;
- б) разработка унифицированных форм сбора информации в виде электронных документов и в виде форм для дистанционного ввода информации в зависимости от способа сбора данных;
- в) планирование и управление процессом мониторинга;
- г) сбор и обработка данных мониторинга;
- д) формирование отчетов о ходе и результатах реализации Проекта;
- е) размещение информации о ходе и результатах реализации Проекта.

2. Государственный заказчик - координатор Проекта и государственные заказчики Проекта осуществляют следующие функции:

- а) управление и общий контроль за сбором данных о ходе и результатах реализации мероприятий Проекта;
- б) стратегическое управление и контроль в отношении проведения мониторинга реализации мероприятий Проекта, а также обеспечение текущего управления ходом мониторинга;
- в) обеспечение организации сбора и обработки данных мониторинга;
- г) организация взаимодействия с внешними участниками по сбору данных о конечных результатах реализации Проекта;
- д) обеспечение бесперебойного функционирования, поддержки, настройки и модернизации системы мониторинга;
- е) обеспечение ввода информации в систему данных мониторинга;

ж) формирование на основе данных мониторинга отчетов о ходе и результатах реализации Проекта по формам и в порядке, которые установлены Министерством экономического развития Российской Федерации и Федеральной службой государственной статистики.

3. Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющие управление в сфере транспорта, вводят информацию в систему данных о реализации проекта.

4. Под внешними участниками понимаются органы исполнительной власти и организации, являющиеся источниками информации о конечных результатах реализации Проекта (исполнители государственных контрактов, и др.). Взаимодействие с ними осуществляется путем направления им официальных запросов государственных заказчиков.

5. Подготовка проведения мониторинга заключается в формировании входных электронных форм, проектов текстов официальных запросов, шаблонов выходных электронных форм и других видов информационного обеспечения процедуры проведения мониторинга в соответствии со сроками, установленными в организационном плане его проведения.

6. Выделяется 6 основных этапов мониторинга:

I этап - ввод основных данных и плановых показателей на очередной год;

II этап - учет заключенных государственных контрактов и регистрация пользователей;

III этап - подготовка процедуры мониторинга;

IV этап - сбор информации о результатах выполнения Проекта за отчетный период;

V этап - обработка данных мониторинга за отчетный период;

VI этап - формирование отчетной информации о ходе реализации Проекта и размещение ее в информационно-телекоммуникационной сети.

7. Первые 2 этапа являются подготовительными. В ходе их выполнения формируется основная статистическая информация о ходе реализации Проекта на текущий год. Работы, предусмотренные для осуществления на I этапе, выполняются один раз в начале очередного года, а при необходимости корректировки планов - в течение года. Работы, предусмотренные для осуществления на II этапе, ведутся в течение года по мере заключения государственных контрактов.

На III-VI этапах осуществляется регламентация задач, решаемых в рамках одного отчетного периода - квартала или года.

8. Результаты мониторинга оформляются в виде отчетов, которые представляются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими управление в сфере транспорта и внешними

участниками государственному заказчику - координатору Проекта и государственному заказчику Проекта в письменной форме в составе отчетов по результатам работ в соответствии с установленными сроками.

Отчеты в электронной форме размещаются на сайте поддержки системы мониторинга.