

**Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов
Российской Федерации «Сибирское соглашение».
Правительство Омской области.**

Утверждено:

Решением Координационного совета
по промышленной и научно-
технической политике
Межрегиональной ассоциации
экономического взаимодействия
субъектов Российской Федерации
«Сибирское соглашение»
от 18 марта 2009 года

**Подпрограмма развития
транспортного машиностроения
«Сибирское машиностроение-транспорт»**

«СибМаш-транс»

**В составе межрегиональной инновационной программы
освоения высокотехнологичной гражданской продукции
на предприятиях промышленного комплекса
Сибирского федерального округа
«Сибирское машиностроение»**

2-ая редакция

Абакан, Барнаул, Иркутск, Кемерово, Красноярск,
Новосибирск, Омск, Томск, Улан-Удэ, Чита

2009

Содержание

	Стр.
Паспорт подпрограммы	3
Введение	8
1. Наименование подпрограммы	9
2. Основание и исходные документы для разработки подпрограммы	10
3. Заказчики Подпрограммы	13
4. Исполнители реализации Подпрограммы	14
5. Сроки реализации Подпрограммы	14
6. Обоснование необходимости разработки Подпрограммы	14
7. Цели и задачи Подпрограммы	22
8. Структура мероприятий Подпрограммы	23
9. Механизм реализации Подпрограммы	25
10. Объем и источники расходов финансирования Подпрограммы	26
11. Механизм финансирования Подпрограммы	27
12. Основные целевые индикаторы и ожидаемые конечные результаты реализации Подпрограммы	28
13. Порядок согласования и утверждения проекта Подпрограммы	29

© Министерство промышленной политики,
транспорта и связи Омской области

© Исполнительный комитет межрегиональной
ассоциации «Сибирское соглашение»

Паспорт Подпрограммы

Наименование подпрограммы	- подпрограмма развития транспортного машиностроения «Сибирское машиностроение-транспорт» («СибМаш-транс») в составе межрегиональной инновационной программы освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса Сибирского федерального округа «Сибирское машиностроение».
Основание для разработки подпрограммы	- Протокольное решение «О совершенствовании государственного управления и мерах поддержки развития оборонно-промышленного комплекса Сибири» Совета Сибирского федерального округа от 5 июня 2007 года. Решение совместного заседания Совета при полномочном представителе Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе, Совета законодателей Сибирского федерального округа и Совета Межрегиональной ассоциации «Сибирское Соглашение» от 14 июля 2008 г. Решение Координационного Совета по промышленной и научно-технической политике Межрегиональной Ассоциации «Сибирское Соглашение» от 20 марта 2008 года. Решение Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации №ВПК-4р от 18 декабря 2006 года. Протокол совместного совещания аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в Сибирском федеральном округе с руководством общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» и его региональными отделениями от 18 ноября 2008г.
Государственные заказчики подпрограммы	- Правительство Омской области Высшие органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в Сибирском федеральном округе Министерство транспорта Российской Федерации Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации Министерство регионального развития Российской Федерации
Координаторы подпрограммы	- Координационный совет по промышленности и научно-технической политике межрегиональной ассоциации «Сибирское Соглашение» Межрегиональный координационный центр общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» в Сибирском федеральном округе Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области
Разработчики подпрограммы	- Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области Исполнительная дирекция промышленных целевых программ Омской области (ООО «НТЦ «ОмскСибНА») Департамент промышленной и научно-технической политики исполкома Межрегиональной Ассоциации «Сибирское соглашение» Межрегиональный координационный центр общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» в Сибирском федеральном округе

Головная исполнительная дирекция подпрограммы Исполнители подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - ООО «Научно-технический экспертный центр «Сибирское машиностроение» - Организации, предприятия и учреждения, расположенные на территориях субъектов Российской Федерации в Сибирском Федеральном округе: Омской области, Новосибирской области, Кемеровской области, Иркутской области, Алтайского края, Красноярского края, Республики Бурятия, Забайкальского края, Республики Хакассия, выполняющие задания Подпрограммы на конкурсной основе
Цели подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - Расширение масштабов производства машин и механизмов, систем и приборов, оборудования для транспортного комплекса и его инфраструктуры. Повышение уровня загрузки производственных мощностей организаций машиностроения Сибири с использованием высоких технологий двойного назначения, обеспечением четвертого технологического уклада производств.
Задачи подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - Создание условий для производства на мощностях наукоёмких предприятий промышленного комплекса Сибирского федерального округа высокотехнологичной и конкурентоспособной по качеству, цене и сервису комплектной инновационной продукции для транспортного комплекса. Организация конструкторско-технологического освоения и промышленного выпуска ряда базовых видов дефицитной номенклатуры технической продукции для транспортного комплекса Сибирского федерального округа и Российской Федерации в целом, включая импортозамещающую технику, в том числе по кооперации с предприятиями других территорий Российской Федерации с учетом целевых показателей Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года. Формирование специализированных структур, центров, развитие производственной кооперации в Сибирском федеральном округе и других округах с использованием механизма государственно-частного партнерства, в том числе для преодоления последствий глобального финансового кризиса. Продвижение конкурентоспособных образцов машин, систем и оборудования для транспортного комплекса на рынки развивающихся стран. Обеспечение социальных гарантий и достойной оплаты труда, сохранение и рост рабочих мест в наукоёмком машиностроении Сибири за счет освоения производства востребованной транспортным комплексом высокотехнологичной продукции с максимальным использованием возможностей государственно-частного партнерства.
Сроки реализации подпрограммы	<ul style="list-style-type: none"> - 2010 – 2014 годы, в том числе: 1-ый этап – 2010-2011 годы 2-ой этап – 2012-2013 годы 3-ий этап – 2014 год.

Объём и источники финансирования подпрограммы (в ценах 2008 года)

- Общий объём финансовых затрат подпрограммы составляет 9,1/4,5* млрд. рублей. Государственное финансирование расходов за счет средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов Российской Федерации в Сибирском федеральном округе ожидается в размере 3,64/1,8* млрд.руб. (40%), финансирование расходов за счет средств внебюджетных источников – 5,46/2,7* млрд. руб. (68%)

По целевому назначению общая потребность в финансовом обеспечении распределяется следующим образом:

Расходы на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (инновационные разработки) – до 40%, расходы на техническое перевооружение производств и капитальные вложения исполнителей под реализацию заданий (мероприятий) подпрограммы – до 50%, расходы на прочие нужды – до 10%.

Механизм финансирования подпрограммы «СибМаш-транс» имеет многоканальный характер на основе государственно-частного партнёрства и включает следующие основные составляющие:

Собственные средства организаций – исполнителей, в том числе заёмные (на условиях конкурсного закрепления комплексных целевых тем и (или) проектов подпрограммы).

Средства отраслевых заказчиков по корпоративным планам поставки материально-технических ресурсов новой техники и научно-исследовательских опытно-конструкторских работ на 2010 – 2015 годы (на конкурсной основе).

Государственные безвозмездные ссуды на погашение части процентной ставки взятых кредитов предприятиями оборонно-промышленного комплекса в соответствии с порядком, установленным Министерством промышленности и торговли Российской Федерации.

Профильные федеральные целевые программы: «Развитие транспортной системы России», «Национальная технологическая база на 2007 – 2011 годы» (на конкурсной основе).

Промышленно-инновационные парки и зоны научно-промышленного инновационного развития в Сибирском федеральном округе в соответствии с федеральными документами (на конкурсной основе).

Региональные (территориальные) бизнес-инкубаторы и фонды поддержки развития малого и среднего предпринимательства субъектов Российской Федерации в Сибирском федеральном округе (на конкурсной основе).

Прочие формы государственной поддержки инвестиционного и инновационной деятельности субъектов Российской Федерации в Сибирском федеральном округе, в соответствии с их законодательством.

Система целевых грантов федерального и отраслевых уровней для высших учебных заведений и академических научных организаций (на конкурсной основе).

Некоммерческая организация «Фонд поддержки развития Сибирского машиностроения», намечаемая к созданию в 2009-2010 годах.

* в числителе дроби даны объемы по оптимистическому сценарию развития экономики России и преодоления последствий мирового финансового кризиса, в знаменателе дроби – пессимистическому сценарию.

Объём финансирования субблоков и модулей подпрограммы

Субблоки	Модули	Финансовые затраты, млрд. руб.*
01. Производство транспортной техники, в том числе:	011. Железнодорожный транспорт	4,1/2,1
	012. Автодорожное хозяйство	0,8/0,4
	013. Автомобильный транспорт	0,7/0,3
	014. Водный транспорт	0,4/0,2
	015. Гибридные и специальные виды транспорта	0,9/0,4
02. Ремонт транспортной техники, в том числе:	021. Организация и развитие ремонтных производств	0,6/0,3
	022. Восстановление, упрочнение и повышение ресурса деталей и агрегатов	0,5/0,2
	023. Контроль и диагностика деталей и агрегатов	0,4/0,2
03. Инфраструктура обеспечения выполнения подпрограммы, в том числе:	031. Маркетинговые исследования	0,3/0,2
	032. Качество и сертификация	0,2/0,1
	033. Подготовка кадров	0,2/0,1
Всего:		9,1/4,5

Основные целевые индикаторы и ожидаемые конечные результаты реализации подпрограммы

- Разработка и освоение серийного производства не менее 510/300* видов продукции, в основном инновационного и импортозамещающего направления, из них – 320/170 видов для транспортной техники, 190/100 видов для ремонта машин и агрегатов в транспортной сфере.

Вовлечение в сферу производства машиностроительной продукции для транспортного комплекса не менее 65% организаций и предприятий оборонно-промышленного комплекса, наукоёмкого машиностроения и металлообработки Сибирского федерального округа.

Формирование специализированных производств и интегрированных промышленных групп производств гражданской продукции для транспортного комплекса на основе межрегиональных и межотраслевых связей, инфраструктурной диверсификации, аутсорсинга и субконтрактинга с привлечением не менее 30% предприятий оборонно-промышленного

комплекса Сибири. Создание на этой базе профильных производственных кластеров в Сибирском федеральном округе.

Рост на 8 ÷ 10% загрузки производственных мощностей предприятий оборонно-промышленного комплекса за счет выпуска высокотехнологичной гражданской продукции с высокой добавленной стоимостью, востребованной транспортным комплексом Сибири и России в целом.

Увеличение доли инновационной продукции для оснащения транспортной сферы до 20 ÷ 25% от общего объема производства (по номенклатуре), формирование и реализация на базе целевых тем подпрограммы не менее 8-10 отраслевых важнейших инновационных проектов государственного значения.

Конечная финансовая отдача на каждый рубль государственной поддержки – не менее 2 ÷ 3 рублей.

Введение.

Подпрограмма развития транспортного машиностроения «Сибирское машиностроение-транспорт» («СибМаш-транс») – далее подпрограмма – входит в состав межрегиональной инновационной программы освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса Сибирского федерального округа, (далее – СФО) «Сибирское машиностроение» (далее – программы).

Выбор темы подпрограммы «СибМаш-транс» в составе программы «Сибирское машиностроение» объясняется исключительной важностью модернизации и развития транспортного комплекса для СФО, так как Сибирь является ярким примером ультраконтинентального макрорегиона. Однако текущее состояние транспортного комплекса СФО можно оценить в целом как неудовлетворительное даже для существующих масштабов производства. Проблемы исчерпания резервов касаются прежде всего подвижного состава железной дороги, автомобильного и водного транспорта. Крайне необходима коренная модернизация основных фондов, разработка, производство, ресурсосберегающий ремонт и насыщение транспортного комплекса современной и перспективной машиностроительной продукцией. В Сибири должен появиться развитый рынок производителей инновационной транспортной техники, обеспечивающих поставки конкурентоспособных, в т.ч. импортозамещающих технических средств и высокотехнологичный ремонт машиностроительной продукции для различных видов транспорта, обеспечивающий надежное продление их эксплуатационного ресурса и долговечность. Одновременно будет решаться острая проблема эффективной загрузки мощностей предприятий оборонно-промышленного комплекса (далее - ОПК) и наукоемкого машиностроения СФО.

Подпрограмма «СибМаш-транс» разработана в соответствии с паспортом (перечнем подпрограмм) программы «Сибирское машиностроение», одобренной и принятой решениями расширенных заседаний Координационного совета по промышленной и научно-технической политике межрегиональной ассоциации экономического взаимодействия субъектов Российской Федерации «Сибирское соглашение» (далее - МАСС) от 19 декабря 2007 года и 20 марта 2008 года и утвержденной решением совместного заседания Совета при полномочном представителе президента Российской Федерации в СФО, Совета законодателей СФО и Совета МАСС от 14 июля 2008 года.

Согласно указанных решений разработка и функция головной территорий в СФО по подпрограмме «СибМаш-транс» возложена на Омскую область.

Разработку, согласование и выполнение подпрограммы организует Министерство промышленной политики, транспорта и связи Правительства Омской области с участием

исполкома Межрегиональной ассоциации «Сибирское машиностроение» и межрегионального координационного центра «Союза машиностроителей России» в СФО.

По поручению указанных организаций проект подпрограммы «СибМаш-транс» разработан рабочей группой в составе:

Лось Валерий Николаевич, начальник управления оборонной промышленности, энергетики и связи Министерства (руководитель группы), академический советник Российской инженерной академии;

Жильцов Валерий Васильевич, директор научно-технического центра «ОмскСибНА» (исполнительная дирекция промышленных целевых программ Омской области), кандидат технических наук, доцент, член-корреспондент Российской инженерной академии и Академии технологических наук России, заслуженный изобретатель России (заместитель руководителя группы);

Гусельников Геннадий Геннадьевич, заместитель председателя исполкома МАСС, начальник департамента промышленной и научно-технической политики исполкома МАСС, руководитель межрегионального координационного центра «Союза машиностроителей России» в СФО, постоянный представитель Омской области в МАСС, кандидат экономических наук;

Демидов Валерий Павлович, главный инженер проектов научно-технического центра «ОмскСибНА», кандидат технических наук;

Новосельцев Дмитрий Александрович, главный специалист НТЦ «ОмскСибНА», кандидат технических наук, академический советник Российской инженерной академии;

Олюнина Любовь Александровна, ведущий специалист НТЦ «ОмскСибНА», кандидат технических наук, доцент.

При разработке подпрограммы были использованы также материалы, представленные Омским отделением Российской инженерной академии (председатель Четвергов В.А., доктор технических наук, профессор, академик) и Омским отделением Российского союза научно-технических обществ (председатель Горбунов П.И., академический советник Российской инженерной академии).

1. Наименование подпрограммы

Полное наименование подпрограммы – «Развитие транспортного машиностроения на базе высокотехнологичных предприятий промышленного комплекса СФО на 2010 – 2014 годы». Сокращенно – подпрограмма «СибМаш-транс».

Подпрограмма является составной частью (блок-проектом) межрегиональной инновационной программы освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса СФО – «Сибирское машиностроение» (рис.1).

Подпрограмма направлена на загрузку научно-технического, технологического, производственного потенциала сибирского машиностроения, в первую очередь, ОПК СФО, производством и выпуском конкурентоспособной импортозамещающей техники для транспортного комплекса со стратегической целью модернизации и обновления его основных производственных фондов.

2. Основание и исходные документы для разработки программы.

2.1. Решение совместного заседания Совета при полномочном представителе Президента РФ в СФО, Совета законодателей СФО и Совета межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» от 14 июля 2008 года (п.п. 5.5.2, 5.5.4, 5.5.5, 5.5.6).

2.2. Протокольное решение «О совершенствовании государственного управления и мерах поддержки развития ОПК Сибири» Совета СФО от 5 июня 2007 года (п.п. 3.3, 5.1, 5.2, 7.1), г. Омск.

2.3. Решение расширенного заседания Координационного совета по промышленной и научно-технической политике межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение» и аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в ФСО от 20 марта 2008 года, г. Омск (п.2).

2.4. Протокол совместного совещания аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в СФО с руководством общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» и его региональных отделений от 18 ноября 2008 года, г. Новосибирск.

2.5. Решение военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации № ВПК-4р от 18 декабря 2006 года, г. Москва.

2.6. Стратегия экономического развития Сибири на период до 2020 года (проект). Сибирское отделение академии наук Российской Федерации, аппарат полномочного представителя Президента Российской Федерации в СФО, межрегиональная ассоциация «Сибирское соглашение», Высший экономический совет СФО. Новосибирск, 2008.

2.7. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации (проект), Министерство экономического развития и торговли. Москва, 2007.

2.8. Основные направления политики Российской Федерации в области развития инновационной системы на период до 2010 года. Утверждены 5 августа 2005 года Председателем Правительства Российской Федерации.

2.9. Транспортная стратегия Российской федерации на период до 2030 года (проект), Министерство транспорта Российской федерации. Москва, 2008.

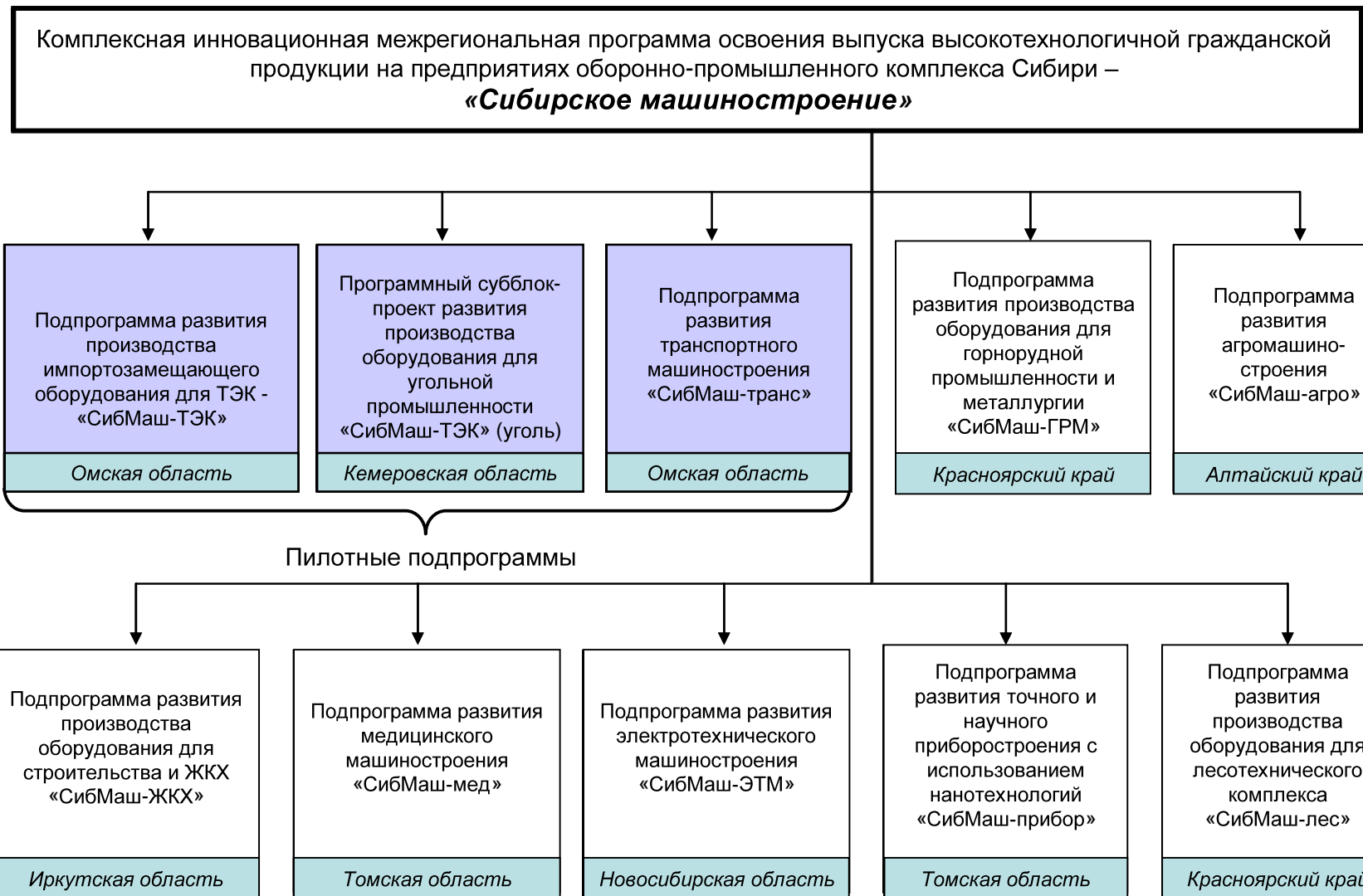


Рис.1 Структурный состав комплексной инновационной программы «Сибирское машиностроение»

2.10. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2001 года № 232-р. Предусмотрено завершение в 2009 году Постановлением Правительства РФ от 10 апреля 2008 года № 258.

2.11. Федеральная целевая программа «Национальная технологическая база на 2007 – 2011 годы». Утверждена Правительством Российской Федерации от 18 декабря 2006 года № 1761-р.

2.12. Письмо Президента Российской Федерации от 21 мая 2006 года № Пр-842 «Перечень критических технологий Российской Федерации».

2.13. Межрегиональная инновационная программа освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса СФО «Сибирское машиностроение». Утверждена 14 июля 2008 года решением совместного заседания Совета при полномочном представителе Президента Российской Федерации в СФО, Советом законодателей СФО и Светом межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение».

2.14. Подпрограмма развития производства импортозамещающего оборудования для топливно-энергетического комплекса «Сибирское машиностроение - ТЭК». В составе межрегиональной инновационной программы освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса СФО - «Сибирское машиностроение». Вторая редакция. Омск, 2008.

2.15. План мероприятий по развитию транспортного машиностроения в Омской области на период до 2010 года – проект «Сибтрансмаштехника». Утвержден постановлением Правительства Омской области от 17 января 2006 года № 1-П.

2.16. Стратегия социально-экономического развития Омской области до 2020 года. Утверждена Указом Губернатора Омской области от 13 февраля 2006 года № 18.

2.17. Стратегия социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2025 года.

2.18. Стратегия социально-экономического развития объединенной Иркутской области на период до 2010 года и на перспективу до 2020 года.

2.19. «Россия на пороге эпохи гринфилдов». Доклад IV Красноярского экономического форума «Индустриальная основа развития России». Институт региональной политики. Москва, 2007.

2.20. Концепция формирования государственной комплексной программы развития машиностроения России (проект). Общероссийская общественная организация «Союз машиностроителей», 2007 год.

2.21. Концепция производства электровозов постоянного тока для ОАО «Российские железные дороги» в Сибирском федеральном округе. Новосибирск, 2005.

2.22. Стратегические направления научно-технического развития ОАО «Российские железные дороги» до 2015 года – «Белая книга ОАО «РЖД», 2007.

2.23. Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р.

2.24. Энергетическая стратегия ОАО «Российские железные дороги» на период до 2010 года и на перспективу до 2020 года (редакция 2007 года).

2.25. «Стратегия развития железнодорожного транспорта Российской Федерации до 2030 года – инфраструктурный фундамент экономического роста и повышения качества жизни в стране». Доклад президента ОАО «РЖД» Якунина В.И. на съезде железнодорожников России. Москва, 2007 год.

2.26. «Инновационные факторы реализации Стратегии». Выступление первого вице-президента ОАО «РЖД» Морозова В.Н. на съезде железнодорожников России, Москва, 2007 год.

2.27. «Инновации в области развития железных дорог, обновления и модернизации техники и совершенствования технологий». Выступление вице-президента – главного инженера ОАО «РЖД» Гапановича В.А. на съезде железнодорожников России, Москва, 2007 год.

2.28. Стратегия развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007 – 2010 годах и на период до 2015 года. Москва, 2007, 69с.

2.29. Долгосрочный прогноз научно-технического развития Российской Федерации (до 2015 года). Проект (от 11 ноября 2008 года).

2.30. Федеральная целевая программа «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)». Утверждена Постановлением Правительства РФ от 20 мая 2008 года № 377.

2.31. Стратегия развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу. Утверждена приказом Минпромэнерго России от 6 сентября 2007 года №354.

3. Заказчики подпрограммы.

3.1. Государственные заказчики подпрограммы.

Правительство Омской области (в лице Министерства промышленности, транспорта и связи Омской области);

Центральные органы исполнительной власти (администрации, правительства) других субъектов Российской Федерации на территории СФО (Алтайского края, Забайкальского края,

Иркутской области, Кемеровской области, Красноярского края, Новосибирской области, республики Бурятия, республики Хакасия, Томской области);

Министерство транспорта Российской Федерации;

Министерство промышленности и торговли Российской Федерации;

Министерство регионального развития Российской Федерации.

3.2. Отраслевые заказчики подпрограммы.

ОАО «Российские железные дороги»;

Региональные структуры железнодорожного, автомобильного, водного транспорта и автодорожного хозяйства в СФО.

3.3. Заказчик разработки подпрограммы:

Правительство Омской области (в лице Министерства промышленности, транспорта и связи Омской области) с участием аппарата полномочного представителя Президента Российской Федерации в СФО, исполнительного комитета МАСС и общероссийской общественной организации «Союз машиностроителей России» (в лице его межрегионального координационного центра в СФО).

3.4. Координаторы подпрограммы:

Координационный совет по промышленной и научно-технической политике МАСС;

Межрегиональный координационный центр «Союз машиностроителей России» в СФО;

Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области.

4. Исполнители реализации подпрограммы.

4.1. Головной исполнитель:

головная исполнительная дирекция подпрограммы, функции которой возлагаются координаторами подпрограммы на Общероссийскую общественную организацию «Союз машиностроителей России» в лице его межрегионального центра в СФО и ООО «Научно-технический экспертный центр «Сибирское машиностроение»;

4.2. Исполнители (на конкурсной основе):

организации, учреждения и предприятия территорий субъектов Российской Федерации в СФО, в первую очередь представляющие ОПК, в том числе входящие в состав федеральных и межрегиональных центров, корпораций и холдингов;

организации, учреждения и предприятия территорий других федеральных округов, являющиеся партнерами сибирских хозяйствующих субъектов и взаимодействующие с ними по кооперации на основе аутсорсинга и (или) субконтрактинга.

5. Сроки реализации подпрограммы.

2010 – 2014 годы, в том числе:

1-ый этап – 2010 – 2011 годы;

2-ой этап – 2012 – 2013 годы;

3-ий этап – 2014 год.

6. Обоснование необходимости разработки подпрограммы.

Намеченная Правительством Российской Федерации концепция долгосрочного социального и экономического развития, определяет транспортный комплекс России важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, а его развитие как приоритетную задачу государственной деятельности. Удешевление и ускорение грузовых перевозок стимулируют расширение транспортно-экономических связей, а удешевление, ускорение и повышение качества пассажирского сообщения приводят к росту мобильности населения и улучшению условий его жизни. Роль транспорта еще более повышается в условиях глобализации мировой экономики, приводящей к значительному росту межгосударственных связей.

Модернизация транспортного комплекса относится к приоритетным задачам государственного регулирования в Российской Федерации и должна в соответствии с федеральной целевой программой «Развития транспортной системы России на период до 2015 года», «Транспортной стратегией России на период до 2020 года» и проектом ее на период до 2030 года, обеспечить благоприятные условия для развития экономики и социальной сферы страны, снижение транспортных издержек, создать необходимые предпосылки для интеграции России в международное производственное, информационное, транспортное и торговое сообщество.

Транспортный комплекс Сибири, как и всей азиатской России, уже сегодня является узким местом, как для расширения непосредственно промышленного производства и добычи полезных ископаемых, так и для обеспечения достойного уровня жизни населения Сибири. Коммерциализация транспорта и снижение в нем социальной роли государства приводит к сокращению населения и многих населенных пунктов. Как отмечается в проекте Стратегии экономического развития Сибири на период до 2020 года резервы Транссиба уже с 2015 года будут практически исчерпаны, БАМ ограничивается на Западе возможностями Транссиба, а «Южсиб» ограничен кузбасской транспортной («угольной») системой. В этой связи в соответствии с транспортной стратегией России до 2030 года планируется увеличить плотность железнодорожной сети на 24% прежде всего в регионах СФО и некоторых других федеральных округах. Модернизации и расширение сети железных дорог откроет новые возможности для образования территориальных производственно-научных кластеров и сгладит межрегиональную дифференциацию в Сибири.

Значительно хуже состояние автомобильных дорог: по дорогам высших категорий Сибирь уступает ряду федеральных округов, а с Центральным округом здесь разрыв на порядок.

Водный транспорт потерял многочисленные порты по рекам, особенно малым, куда этот вид транспорта является единственно возможным (не считая вертолетного).

В полной мере проблемы исчерпания резервов касаются прежде всего подвижного состава железнодорожного, автомобильного и водного транспорта.

В то же время на ближайшее десятилетие актуальна задача формирования перспективных интегрировано-транспортных зон с помощью меридиальных транспортных коридоров. Первоочередными из них являются: Обь-Иртышский, Ленно-Якутский, Енисейский и интеграцией с зоной «Урал-Промышленный – Урал-Полярный». На этой основе будет создаваться новая пространственная структура хозяйства азиатской части России.

В настоящее время появляются предпосылки укрепления единого экономического пространства страны, опираясь не только на сырьевые ресурсы ее азиатской части и Севера России, но и на транспортно-логистические территориальные образования, создаваемые в том числе для обслуживания сопряженных международных транспортных коридоров с интермодальными узлами.

Стратегически важными для Сибири представляются:

формирование первоочередных транспортных проектов, позволяющие разрешить большинство транспортных проблем на пути социально-экономического развития регионов Сибири и России в целом;

программно-целевая реализация проектов на базе новых механизмов, согласование интересов государства и бизнеса – государственно-частного партнерства.

Серьезным препятствием на пути развития транспортного комплекса Сибири и России в целом является преобладание морально устаревшей техники и средств инфраструктуры опорной транспортной сети с высоким уровнем износа и энергоемкости. При этом характерен дефицит целого ряда видов транспортной техники и сопутствующего оборудования. Необходимость технического перевооружения транспорта в сложившихся условиях является ключевой задачей.

На железнодорожном транспорте средний износ основных фондов магистральной техники составляет 59%, в том числе по электровозам – 72,5%, тепловозам – 84,5%, грузовым вагонам – 85,9%, электропоездам – 63,9%, пассажирским вагонам – 74,1%. Например, 15,1% общего количества грузовых вагонов промышленного железнодорожного транспорта имеют срок службы до 10 лет, 42,5% - от 10 до 20 лет и 42,4% - свыше 20 лет.

Инвентарный парк вагонов сократился по сравнению с 1992 годом на 40%. Около 300 тыс. вагонов эксплуатируются с продленным сроком службы. 7 тыс. локомотивов, 129 тыс. грузовых вагонов, более 7 тыс. секций электропоездов, 6,5 тыс. единиц путевой техники и более 2 тыс. единиц пассажирского подвижного состава требуют списания.

Наблюдается существенное отставание отечественной железнодорожной техники и технологий от уровня передовых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный транспорт последние два десятка лет.

Основные проблемные вопросы, сформулированные в стратегии развития транспортного машиностроения России на период до 2015 года для железнодорожного транспорта, требующие решения, вытекают из следующих сложившихся негативных обстоятельств.

В сфере *локомотивостроения* отсутствует серийное производство магистральных грузовых электровозов постоянного тока, грузовых тепловозов, двухсистемных локомотивов и локомотивов с бесколлекторным тяговым приводом.

В области *производства пассажирских вагонов* недостаточная производственная мощность для удовлетворения пикового спроса, связанного с массовым выбытием вагонов по сроку службы и наличием значительного отложенного спроса.

В сфере *производства моторовагонного подвижного состава* нет серийного производства высокоскоростных (более 250 км/ч) электропоездов с бесколлекторным тяговым приводом.

В области *производства грузовых вагонов* необходимо сокращение стоимости их жизненного цикла за счет увеличения надежности, долговечности узлов и совершенствования конструкции вагонов.

Как отмечено в «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года», в России также отсутствует промышленное производство на серийном уровне:

- гибридных маневровых тепловозов с высокоэффективными накопителями энергии;
- тепловозных дизельных двигателей нового поколения;
- тяговых преобразователей тока для бесколлекторных тяговых приводов;
- современных тормозных систем;
- гидродинамических и гидромеханических передач дизельного привода подвижного состава с ресурсом не менее 1 млн. км пробега;
- систем управления и диагностики верхнего уровня для подвижного состава, интегрированные в общую систему управления движением.

Подчеркивается неразвитость рынка ключевых комплектующих изделий для продукции транспортного машиностроения, что является существенным сдерживающим фактором развития отрасли. Из 100 процентов отказов техники более 85 процентов происходит из-за низкого качества комплектующих.

Руководством ОАО «РЖД» в соответствии с одобренной Правительством России транспортной стратегией РФ на период до 2030 года поставлена задача коренной модернизации производственной базы отрасли до 2015 года с полной заменой подвижного состава и

технических средств с истекшими сроками службы на новую технику с высокой производительностью, сниженной энергоемкостью и низкой ремонтоемкостью. При этом износ основных фондов в целом должен быть снижен на 15%, а по подвижному составу – еще более.

До 2015 года железнодорожному транспорту потребуется поставка 16 тыс. современных пассажирских вагонов, 7,8 тыс. новых локомотивов. К 2015 году необходимо увеличить выпуск грузовых электровозов переменного тока в 5 раз, маневровых тепловозов и пассажирских электровозов постоянного тока – в 3,5 раза. До 200 локомотивов в год требуется довести производство как грузовых электровозов постоянного тока, так и тепловозов.

Все указанные типы подвижного состава находятся в лучшем случае лишь на стадии производства опытных образцов. Для их серийного выпуска в России ранее не существовало производственных мощностей.

Среднегодовой выпуск пассажирских вагонов до 2015 года должен составить не менее 1600 вагонов. Потребности в грузовых вагонах – 20 тыс., в том числе полувагонах от 15 до 18 тыс. в год. В этом сегменте необходимо освоить производство двухэтажного подвижного состава, кузовов из алюминия, нового электрооборудования и тяговых приводов, систем наклона кузова, современных интерьеров и систем жизнеобеспечения пассажиров. При этом необходимо увеличить осевые нагрузки грузовых вагонов до 27 – 30 тс, скорости движения до 140 км/ч, снизить веса тары вагонов на 25%.

Железные дороги испытывают недостаток также современного силового оборудования тяговых подстанций, цифровых систем связи, систем мониторинга и диагностики.

Для железнодорожного машиностроения ОАО «РЖД» в соответствии со Стратегией гарантировало закупки подвижного состава и заказы на его модернизацию на сумму около 4 трлн. руб. Планируется дать мощный импульс инновационному развитию отечественного научно-производственного комплекса.

В автодорожном хозяйстве.

Необходима целенаправленная политика для ускорения преодоления проблемы недостаточной технической и технологической оснащенности дорожно-строительных и дорожно-ремонтных предприятий по критериям экономической эффективности на основе зарубежного и прогрессивного отечественного опыта и механизма государственно-частного партнерства.

В транспортной стратегии России на период 2030 года в частности отмечается одной из главных проблем изношенный парк асфальтосмесительных установок, большинство из которых морально и физически устарели и не обеспечивают требуемую технологию приготовления высококачественных асфальтобетонов для обеспечения увеличенной прочности и долговечности дорог. Необходимо наладить выпуск современных высокопроизводительных

экологически чистых асфальтосмесительных установок, преимущественно в быстромонтируемом и мобильном исполнении.

Крайне актуальны мероприятия по совершенствованию управленческих технологий в дорожном хозяйстве. Например, развитие автоматизированных систем мониторинга показателей транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети, диагностики дорог и сооружений, внедрению интеллектуальных систем организации движения транспортных потоков.

На автомобильном транспорте.

Согласно транспортной стратегии необходимы обновления и модернизация парка грузовых автомобилей и оптимизация его структуры с учетом увеличения доли специализированных автомобилей и доли автомобилей повышенной грузоподъемности не менее чем в 1,5 раза.

Ставится задача развития терминальных систем перевозок грузов на междугородних и международных маршрутах, а также интермодальных контейнерных и контрейлерных перевозок с созданием транспортно-логистических центров в субъектах Российской Федерации, в т.ч. в СФО.

Планируется совершенствование перевозочных технологий на основе оснащения автотранспортных средств навигационными устройствами с использованием спутниковых систем ГЛОНАСС/GPS (к 2015 году оснастить не менее 35% парка грузовых автомобилей, занятых на междугородних и международных перевозках, что составляет около 2 млн. единиц).

Предполагается внедрение систем контроля за режимом движения, устанавливаемых на рабочем месте водителя, цифровых тахографов или их электронных спутниковых аналогов, ограничителей скорости движения транспортных средств, систем контроля бодрствования водителя и других.

Намечается реализация проектов по совершенствованию маршрутных сетей городских территорий и внедрению современных диспетчерских систем.

На водном (внутреннем) транспорте.

В соответствии с транспортной стратегией планируется создание транспортного флота новых типов, в том числе специализированных и для интермодальных перевозок (суда для перевозки сжиженных газов и химических грузов, амфибийные «река – суша – болота» большой грузоподъемностью, контейнеровозы и т.д.).

Необходимо создание скоростных судов, способных работать на участках с ограниченными габаритами пути, в условиях мелководья и сложного фарватера, в районах с отсутствием или недостаточным развитием альтернативных видов транспорта, характерных прежде всего для Сибири и Дальнего Востока, например, амфибийных на воздушной подушке.

До 2015 года предусматривается строительство 85 специальных судов грузоподъемностью до 5 тыс. т, 10 малотоннажных судов для восточных бассейнов.

Планируется внедрение автоматизированных транспортно-складских систем в портах.

Предполагается внедрить АСУ движением судов на базе системы мониторинга местоположения судов, систем спутниковой связи и электронной картографии для организации безопасного судоходства и спасения людей.

В стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007 – 2010 годах и на период до 2015 года сформулирована его **системная проблема** (применительно к железнодорожному транспорту). Это дисбаланс между потребностями отечественного транспортного комплекса в современном высокопроизводительном (и можно добавить, энергосберегающем) подвижном составе (его обновлении и расширения парка), и производственными возможностями предприятий – поставщиков, а также техническим уровнем выпускаемой продукции.

Уже в настоящее время уровень загрузки производственных мощностей превышает 80%. Например, в производстве магистральных тепловозов коэффициент использования производственных мощностей достигает 90%, а при производстве пассажирских вагонов – 97%.

В то же время планировалось до 2015 года увеличить объем производства транспортной продукции на 90% (до 282 млрд. руб.) по сравнению с 2007 годом. К 2015 году технический уровень производства подвижного состава должен позволить снизить средний расход электроэнергии железнодорожного транспорта на 7%, средний расход условного топлива – 7,7%. Объем экспорта должен быть увеличен на 75% и достигнет к 2010 году 33 млрд. руб., а к 2015 году – 40 млрд. руб.

В рамках реализации «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года» выделены для разработки и постановки на производство следующие инновационные проекты:

- семейства одно- и двухсистемных электровозов с бесколлекторными тяговыми двигателями;
- семейства гибридных маневровых тепловозов с высокоэффективными накопителями энергии;
- тепловозных двигателей с улучшенными показателями экономичности и экологической безопасности;
- высокотехнологичной компонентной базы в транспортном машиностроении: силовых преобразователей и другой продукции.

В рамках национальных приоритетов, в т.ч. регионального характера, связанных с технологической модернизацией экономики по направлениям, востребованным бизнесом, но одновременно входящих в сферу интересов государства первоочередное внимание заслуживает технологическое переоснащение существующих и создание новых машиностроительных производств, продукция которых необходима для развития транспортной инфраструктуры.

Кроме транспортной инфраструктуры в «Долгосрочном прогнозе научно-технического развития Российской Федерации (до 2025 года) – проект» названы также развитие нефтегазового комплекса, энерго- и ресурсосбережение и технологическая модернизация АПК.

Указанные выше масштабные задачи и текущее состояние отечественного транспортного машиностроения диктуют актуальную необходимость его поэтапного инновационного развития с помощью программно-целевых методов и на территориальном уровне, в особенности, Сибири, где сосредоточены наукоемкое машиностроение, в основном, оборонно-промышленного профиля и транспортная инфраструктура, принципиально важная для всей Российской Федерации.

Сибирское машиностроение содержит компоненту производства транспортных средств и оборудования, которая размещается в том числе на предприятиях оборонно-промышленного комплекса в основном в Иркутской, Новосибирской и Омской областях, Алтайского края и Республики Бурятия. Известны также ряд крупных специализированных предприятий, таких как ОАО «Алтайвагон», ЗАО «Кузбасс-трансмет», ОАО «НИИТКД» и другие.

Номенклатура выпускаемой транспортной продукции составляет несколько сотен наименований, но можно констатировать слабость интеграционных процессов, целевого подключения наукоемких предприятий, в первую очередь, ОПК, с задействованием двойных технологий, для формирования высокотехнологичного машиностроительного кластера в СФО по выпуску транспортной техники, оборудования, систем и приборов, прежде всего инновационного характера.

Указанная стратегическая задача была поставлена в межрегиональной инновационной программе освоения высокотехнологичной гражданской продукции на предприятиях промышленного комплекса СФО – «Сибирское машиностроение». В ее состав включена подпрограмма развития транспортного машиностроения – «СибМаш-транс» (срок ввода 2009 год), которая наряду с уже действующей с 2008 года подпрограммой развития производства импортозамещающего оборудования для ТЭК – «СибМаш-ТЭК» носит пилотный характер.

В локальном масштабе в СФО известен позитивный опыт пути решения аналогичной проблемы на сибирских территориях, в первую очередь, в рамках успешно реализованной целевой программы «СибВПКнефтегаз-2000» и действующих программ и проектов Омской области «СибВПКнефтегаз-ТЭК» и «Сибмаштранстехника». Это позволяет эффективно

масштабировать данный опыт на уровень СФО и иметь организационно-технические предпосылки для создания, согласования и выполнения подпрограммы «СибМаш-транс» в составе программы «Сибирское машиностроение».

Полученный опыт реализации программы «СибВПКнефтегаз-2000» в сложный период 1997 – 1999 годов свидетельствует также об эффективности применения под патронажем региональной власти программно-целевых методов для консолидации и загрузки сибирского наукоемкого машиностроения.

В этой связи в условиях текущего глобального финансового кризиса, испытывающего российскую экономику на прочность, интеграция и сбалансирование в программе «Сибирское машиностроение» интересов федерации, регионов и бизнеса с включением механизма государственно-частного партнерства и «проектного подхода», может послужить системным инструментом для поддержания стабилизации и роста реальных секторов экономики Сибири. В таком аспекте мероприятия подпрограммы «СибМаш-транс» можно отнести к антикризисной стратегии. Это достойный ответ вызовам нашего непростого времени.

В своем выступлении 11 января 2009 года на совещании по вопросам стабилизации ситуации в реальном секторе экономики, прошедшем на московском машиностроительном заводе «Салют», Президент Российской Федерации Д.А. Медведев отметил системную поддержку отраслей с условиях финансового кризиса, от стабильной работы которых зависит сохранение рабочих мест, рост экономики благополучие наших граждан. «Задача – сохранить потенциал отрасли, сохранить собственно сами производства – наша главная задача». В качестве примера Президент отметил завод «Салют» - старейшее предприятие по производству авиационных двигателей, которое смогло диверсифицировать свою работу и производства и сейчас из того, что выпускается, практически половина – это продукция гражданского назначения. Д.А. Медведев также сказал о выделении 300 млрд. руб. на гарантии по кредитам, которые будут привлечены для предприятий ОПК и других предприятий. «Нужно сейчас больше приобретать новой техники, а не тратить бюджетные и кредитные деньги на ремонты». Необходима также **«опережающее развитие высокотехнологичных отраслей и решение этих задач при помощи мер производственной интеграции».**

7. Цели и задачи Подпрограммы.

7.1. Стратегической целью Подпрограммы служит эффективное использование и развитие производственного, интеллектуального и трудового потенциала организаций ОПК и высокотехнологичного машиностроения на территориях субъектов РФ в СФО путем выпуска конкурентоспособной инновационной продукции для транспортного комплекса Сибири и других регионов РФ на основе антикризисного государственно-частного партнерства.

7.2. Цели реализации Подпрограммы.

7.2.1. Расширение масштабов производства машин и механизмов, систем и приборов, оборудования для транспортного комплекса и его инфраструктуры, в первую очередь, для железнодорожного транспорта.

7.2.2. Повышение уровня загрузки производственных мощностей организаций наукоемкого машиностроения Сибири с использованием высоких технологий двойного назначения, обеспечением четвертого технологического уклада и достижением элементов пятого технологического уклада производств.

7.3. Основные задачи реализации Подпрограммы.

7.3.1. Создание условий для производства на мощностях наукоемких предприятий промышленного комплекса СФО высокотехнологичной и конкурентоспособной по качеству, цене и сервису комплектной инновационной продукции для транспортного комплекса. Формирование специализированных структур, центров, развитие аутсорсинга и субконтрактинга на базе кооперации предприятий СФО и других округов с использованием механизма государственно-частного партнерства для преодоления последствий глобального финансового кризиса.

7.3.2 Организация конструкторско-технологического освоения и промышленного выпуска ряда базовых видов дефицитной номенклатуры технической продукции для транспортного комплекса, включая импортозамещающую технику, в том числе по кооперации с предприятиями других территорий РФ в соответствии с целевыми показателями «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года».

7.3.3. Продвижение конкурентоспособных образцов машин, систем и оборудования для транспортного комплекса на рынки развивающихся стран.

7.3.4. Обеспечение социальных гарантий и достойной оплаты труда, сохранение и увеличение рабочих мест в наукоемком машиностроении Сибири за счет освоения производства востребованной транспортным комплексом высокотехнологичной продукции с максимальным привлечением возможностей государственно-частного партнерства.

8. Структура мероприятий Подпрограммы.

8.1. Структура мероприятий Подпрограммы носит гибко перестраиваемый характер на основе блочно-модульного принципа построения и позволяет оперативно реагировать на изменение экономической ситуации путем коррекции мероприятий (целевых тем и проектов). Это важное обстоятельство имеет принципиальный характер в условиях преодоления последствий глобального финансового кризиса.

8.2. Система мероприятий Подпрограммы построена с учетом целевых показателей «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах

и на период до 2015 года», а также рекомендаций раздела 8 межрегиональной инновационной программы «Сибирское машиностроение» и примера первой пилотной подпрограммы в ее составе – «СибМаш-ТЭК».

Структурный состав определяет следующие предметно-технологические уровни направленности, принадлежности и содержания мероприятий (рис.2):

1-ый уровень – субблоки по основным составляющим транспортного комплекса, ремонтной производственной сферы, носящий достаточно универсальный характер и инфраструктурный субблок, определяющий основные условия и предпосылки выполнения подпрограммы;

2-ой уровень – модули (по основным видам транспортной техники, ремонтной производственно-технической базы и инфраструктуры обеспечения подпрограммы);

3-ий уровень – комплексные целевые темы, определяющие укрупненные научно-технические, проектные и производственные мероприятия по каждому модулю;

4-ый уровень – локальные технические проекты (задания на текущий год выполнения подпрограммы, распределяемые на конкурсной основе).

Наименования и предварительные объемы финансовых затрат по субблокам подпрограммы представлены в таблице 1, по модулям – в таблице 2.

8.3. Включенные в подпрограмму комплексные целевые темы (таблица 3) сформированы с учетом опыта разработки, согласования и реализации комплексного проекта «Сибтрансмаштехника» в Омской области, и отвечают основным задачам и требованиям по развитию производства транспортной техники, технологий и информационного обеспечения:

Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года;

Стратегии экономического развития Сибири на период до 2020 года;

Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года;

Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы РФ (до 2015 года)»;

Долгосрочного прогноза научно-технического развития РФ (до 2015 года);

Стратегии развития железнодорожного транспорта в РФ до 2030 года;

Белой книги ОАО «РЖД» - стратегические направления научно-технического развития ОАО «РЖД» до 2015 года;

Энергетической стратегии ОАО «РЖД» на период до 2010 года и на перспективу до 2020 года;

Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2020 года и на дальнейшую перспективу.

8.4. Комплексные целевые темы (мероприятия) подпрограммы в целом направлены на решение целого ряда задач модернизации, развития транспортной техники, технологий и информационного обеспечения транспортных услуг. Среди основных составляющих отбора и формирования указанной тематики следует особо выделить энергосбережение и интеллектуализацию информационного обеспечения, а также баланс потребностей организаций транспортного комплекса и потенциала (возможностей) предприятий СФО.

9. Механизм реализации Подпрограммы.

9.1. Координаторы Подпрограммы:

- Координационный совет по промышленной и научно-технической политике МАСС (центральный координатор);

- межрегиональный координационный центр «Союз машиностроителей России» в СФО;

- Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области (отраслевой координатор).

Координаторы Подпрограммы осуществляют представительские функции в соответствии с параграфом 9.2.3. межрегиональной инновационной программы «Сибирское машиностроение».

9.2. Для выполнения функций исполнительной дирекции создано в соответствии с решением совместного совещания аппарата полномочного представителя Президента РФ в СФО с руководством «Союза машиностроителей России» и его региональными отделениями от 18 ноября 2008 года ООО «Научно-технический экспертный центр «Сибирское машиностроение» (ООО «НТЭЦ «СибМаш»), размещаемое по конкурсу в «Региональном бизнес-инкубаторе Омской области». Министерство промышленной политики, транспорта и связи Омской области оформляет Соглашение с ООО «НТЭЦ «СибМаш» о возложении на него функций головной исполнительной дирекции Подпрограммы «СибМаш-транс» по согласованию с межрегиональным координационным центром «Союз машиностроителей России» в СФО.

9.3. Головная исполнительная дирекция Подпрограммы осуществляет оперативное управление ходом согласования, утверждения и реализации Подпрограммы согласно положений параграфа 9.2.2. межрегиональной инновационной программы «Сибирское машиностроение».

Финансирование деятельности исполнительной дирекции производится за счет средств, предусмотренных в субблоке 03 «Инфраструктура обеспечения выполнения Подпрограммы».

9.4. Головная исполнительная дирекция Подпрограммы обеспечивает согласование и получение отзывов на Подпрограмму в субъектах РФ в составе СФО, Министерстве транспорта РФ, Министерстве промышленности и торговли РФ, Министерстве регионального развития РФ,

ОАО «Российские железные дороги», других заинтересованных ведомствах, государственных и частных компаниях, а также готовит сводку отзывов и корректирует Подпрограмму в соответствии с поступившими замечаниями и предложениями.

9.5. В связи с открытым характером Подпрограммы, ее корректировка, включая дополнение, изменение или сокращение (объединение) целевых тем (уровень 3) и проектов (уровень 4), а также внесение изменений в заявленные объемы финансирования (общий и на год) осуществляются головной исполнительной дирекцией Подпрограммы по согласованию с центральной исполнительной дирекцией программы «Сибирское машиностроение», вносится отраслевым координатором – Министерством промышленности, транспорта и связи Омской области, утверждается центральным координатором – Координационным советом по промышленной и научно-технической политике МАСС.

9.6. Детальный механизм управления Подпрограммой разрабатывается и отражается в Положении головной исполнительной дирекции Подпрограммы «СибМАш-транс», подготавливаемой на основании соответствующей рекомендации базовой программы «Сибирское машиностроение» и содержания комплексных целевых тем субблока 03 «Инфраструктура обеспечения выполнения подпрограммы».

10. Объем и источники финансирования Подпрограммы.

10.1. Общий объем финансовых затрат Подпрограммы в соответствии с утвержденной базовой программой «Сибирское машиностроение» составляет 9,1 млрд. рублей в ценах соответствующих лет. Государственное финансирование расходов за счет средств федерального бюджета и средств бюджетов субъектов федерации в СФО предусматриваются в размере 3,64 млрд. руб. (40%), финансирование расходов за счет средств внебюджетных источников – 5,46 млрд. руб. (60%).

10.2. В связи с последствиями мирового финансового кризиса указанные в п.п. 10.1. объемы считаются в рамках оптимистического сценария реализации Подпрограммы. В рамках пессимистического сценария объемы финансирования уменьшаются до 4,5 млрд. руб. Тогда соответственно бюджетное финансирование составит 1,8 млрд. руб., внебюджетное – 2,7 млрд. руб.

В этой связи цифры финансовых затрат в таблице 3 «Комплексные целевые темы» даются в виде дроби, в числителе которой указаны объемы по оптимистическому сценарию, а в знаменателе – по пессимистическому сценарию развития экономики России.

10.3. По целевому назначению общую потребность в финансовом обеспечении целесообразно распределять следующим образом: расходы на научно-исследовательские, опытно-конструкторские и проектные работы – до 40% общего объема финансирования, расходы на техническое перевооружение исполнителей и капитальные вложения под

реализацию проектов подпрограммы для освоения промышленного выпуска инновационной продукции – до 50%, расходы на прочие нужды – до 10%.

10.4. Общие объемы финансовых затрат Подпрограммы укрупнено представлены в таблице 4.

Таблица 4

Наименование	Финансовые затраты, млрд. руб.		Примечание
	Оптимистический сценарий	Пессимистический сценарий	
Подпрограмма «СибМаш-транс», в т.ч.:	9,1	4,5	
Субблок 01 «Производство транспортной техники», в т.ч.	6,9	3,4	
Модуль 011. Железнодорожный транспорт.	4,1	2,1	
Модуль 012. Автотранспортное хозяйство.	0,8	0,4	
Модуль 013. Автомобильный транспорт.	0,7	0,3	
Модуль 014. Водный транспорт.	0,4	0,2	
Модуль 015. Гибридные и специальные виды транспорта.	0,9	0,4	
Субблок 02. Ремонт транспортной техники, в т.ч.:	1,5	0,7	
Модуль 021. Организация и развитие ремонтных производств.	0,6	0,3	
Модуль 022. Восстановление, упрочнение и повышение ресурса деталей и агрегатов.	0,5	0,2	
Модуль 023. Контроль и диагностика деталей и агрегатов.	0,4	0,2	
Субблок 03. Инфраструктура обеспечения выполнения подпрограммы.	0,7	0,4	Устанавливается в размере 8% от общего объема затрат
Модуль 31. Маркетинговые исследования.	0,3	0,2	
Модуль 32. Качество и сертификация.	0,2	0,1	
Модуль 33. Подготовка кадров.	0,2	0,1	

11. Механизм финансирования Подпрограммы.

Механизм финансирования Подпрограммы имеет многоканальный характер на основе государственно-частного партнерства и включает следующие основные составляющие:

собственные средства организаций – исполнителей, в т.ч. заемные (на условиях конкурсного закрепления комплексных целевых тем и (или) проектов подпрограммы);

средства отраслевых заказчиков по корпоративным планам поставки материально-технических ресурсов, новой техники и НИОКР (на конкурсной основе);

государственные безвозмездные ссуды на погашения части процентной ставки взятых кредитов предприятиями ОПК в соответствии с порядком, установленным Министерством промышленности и торговли РФ;

профильные федеральные целевые программы: «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)», «Национальная технологическая база на 2007 – 2011 годы» и другие (на конкурсной основе);

промышленно-инновационные парки и зоны научно-промышленного развития в соответствии с федеральными документами в СФО (на конкурсной основе);

региональные (территориальные) бизнес-инкубаторы и фонды поддержки развития малого и среднего предпринимательства субъектов РФ в СФО (на конкурсной основе);

прочие формы государственной поддержки инвестиционной и инновационной деятельности субъектов РФ в СФО, в соответствии с их законодательством;

системы целевых грантов федерального и отраслевого уровней для высших учебных заведений и академических научных организаций (на конкурсной основе);

некоммерческая организация «Фонд поддержки развития сибирского машиностроения», намечаемая к созданию в 2009 – 2010 годах.

12. Основные целевые индикаторы и ожидаемые конечные результаты реализации Подпрограммы.

12.1. Разработка и освоение серийного производства не менее 510 видов (оптимистический сценарий) и не менее 300 видов (пессимистический сценарий) продукции, в основном инновационного и импортозамещающего направления, из них – соответственно 320 (170) видов для транспортной техники, 190 (100) видов для ремонта машин и агрегатов в транспортной сфере.

12.2. Вовлечение в сферу производства машиностроительной продукции для транспортного комплекса не менее 65% организаций и предприятий ОПК, наукоемкого машиностроения и металлообработки СФО.

12.3. Рост на 8 – 10% загрузки производственных мощностей предприятий ОПК за счет выпуска высокотехнологичной гражданской продукции с высокой добавленной стоимостью, востребованной транспортным комплексом Сибири и России в целом.

12.4. Увеличение доли инновационной продукции для оснащения транспортной сферы до 20 – 25% от общего объема производства (по номенклатуре), формирование и реализация на базе целевых тем подпрограммы не менее 8 – 10 отраслевых важнейших инновационных проектов государственного значения в соответствии с целевыми показателями «Стратегии развития транспортного машиностроения Российской Федерации в 2007-2010 годах и на период до 2015 года»

12.5. Формирование специализированных производств и интегрированных промышленных групп производств гражданской продукции для транспортного комплекса на основе межрегиональных и межотраслевых связей, инфраструктурной диверсификации, аутсорсинга и субконтрактинга с привлечением не менее 30% предприятий ОПК Сибири. На этой базе создание профильных производственных кластеров в СФО.

12.6. Конечная финансовая отдача на каждый рубль государственной поддержки – не менее 2 – 3 руб.

12.7. Сохранение, поддержание и создание дополнительных рабочих мест в СФО: по оптимистическому сценарию в количестве не менее 14500, по пессимистическому сценарию, не менее 6100.

13. Порядок согласования и утверждения Подпрограммы.

13.1. Проект Подпрограммы в 1-ой редакции рассматривается Координационным советом по промышленной и научно-технической политике МАСС и получает оценку (одобрение) утвержденное его решением (в соответствии с порядком, установленным решением совместного заседания Совета при полномочном представителе Президента РФ в СФО, Совета законодателей СФО и Совета МАСС от 14 июля 2008 года).

13.2. Одобренная 1-ая редакция Подпрограммы рассылается на отзывы и согласования в субъекты Федерации в СФО, Министерство транспорта РФ, Министерство промышленности и торговли РФ, Министерство регионального развития РФ, ОАО «Российские железные дороги» и его региональные структуры в СФО, «Союз машиностроителей России» и другие федеральные и региональные ведомства и организации (уточняются в процессе согласования).

13.3. Полученные отзывы и предложения обрабатываются головной исполнительной дирекцией подпрограммы, составляется сводка отзывов, по результатам которых подпрограмма корректируется и выпускается ее 2-ая редакция по согласованию с координаторами подпрограммы.

13.4. 2-ая (уточненная по отзывам и предложениям) редакция подпрограммы утверждается Координационным советом по промышленной и научно-технической политике МАСС (по поручению Совета при полномочном представителе Президента РФ в СФО, Совета законодателей СФО и Совета МАСС).

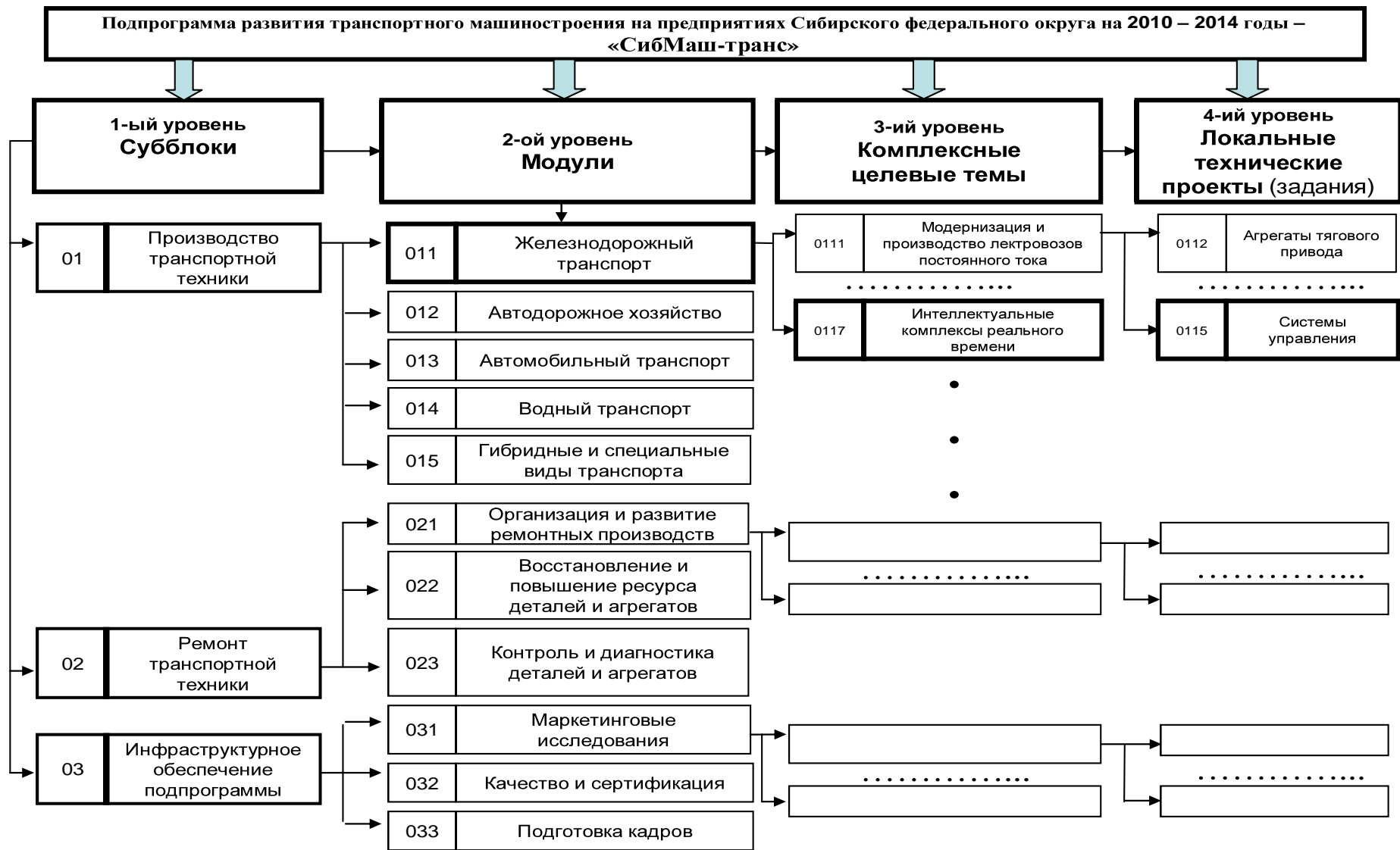


Рис.2 Структурная схема мероприятий подпрограммы «СибМаш-транс»

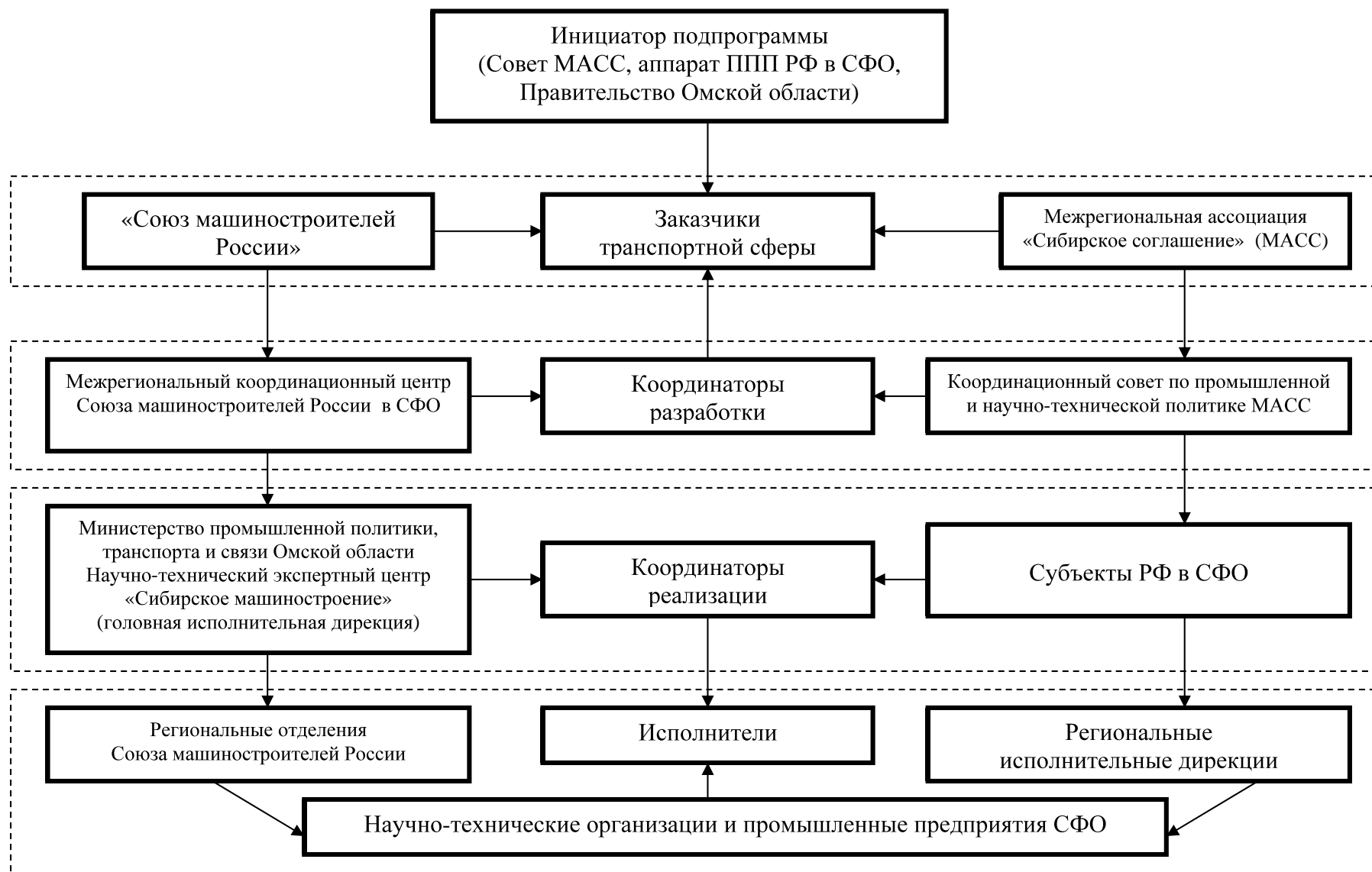


Рис.3 – Структурная схема механизма реализации подпрограммы «СибМаш-транс»

Таблица 1

Субблоки подпрограммы «СибМаш-транс»

Код – идентификатор	Наименование	Финансовые затраты, млн. руб.						Примечание
		Всего	в том числе по годам ¹⁾					
			2010	2011	2012	2013	2014	
01	Производство транспортной техники	<u>6900,0</u> ²⁾ 3400,0	<u>470,0</u> 179,0	<u>1055,0</u> 480,0	<u>1825,0</u> 906,0	<u>1930,0</u> 960,0	<u>1620,0</u> 880,0	
02	Ремонт транспортной техники	<u>1500,0</u> 700,0	<u>100,0</u> 40,0	<u>240,0</u> 90,0	<u>390,0</u> 180,0	<u>400,0</u> 200,0	<u>370,0</u> 190,0	
03	Инфраструктура обеспечения подпрограммы	<u>700,0</u> 400,0	<u>40,0</u> 15,0	<u>120,0</u> 55,0	<u>170,0</u> 95,0	<u>195,0</u> 120,0	<u>160,0</u> 110,0	

- 1) Значения носят предварительный характер по состоянию на 2009 год. Уточнение значений и распределение средств между субблоками производится ежегодно по мере конкретизации и дополнения комплексных целевых тем и локальных проектов.
- 2) В числителе дроби даны затраты по оптимистическому варианту развития экономики, в знаменателе – по пессимистическому варианту.

Таблица 2

Модули подпрограммы «СибМаш-транс»

Код – идентификатор	Наименование	Финансовые затраты, млн. руб.						Примечание
		Всего	в том числе по годам ¹⁾					
			2010	2011	2012	2013	2014	
011	Железнодорожный транспорт	<u>4100,0</u> ²⁾ 2100,0	<u>255,0</u> 109,0	<u>590,0</u> 285,0	<u>1135,0</u> 571,0	<u>1125,0</u> 590,0	<u>995,0</u> 545,0	
012	Автодорожное хозяйство	<u>800,0</u> 400,0	<u>60,0</u> 25,0	<u>115,0</u> 55,0	<u>210,0</u> 105,0	<u>230,0</u> 110,0	<u>185,0</u> 105,0	
013	Автомобильный транспорт	<u>700,0</u> 300,0	<u>65,0</u> 15,0	<u>125,0</u> 45,0	<u>160,0</u> 75,0	<u>195,0</u> 90,0	<u>155,0</u> 75,0	
014	Водный транспорт	<u>400,0</u> 200,0	<u>30,0</u> 5,0	<u>65,0</u> 30,0	<u>100,0</u> 55,0	<u>120,0</u> 60,0	<u>85,0</u> 55,0	
015	Гибридные и специальные виды транспорта	<u>900,0</u> 400,0	<u>60,0</u> 25,0	<u>160,0</u> 65,0	<u>220,0</u> 100,0	<u>260,0</u> 110,0	<u>200,0</u> 100,0	
021	Организация и развитие ремонтных производств	<u>600,0</u> 300,0	<u>50,0</u> 20,0	<u>100,0</u> 50,0	<u>160,0</u> 80,0	<u>150,0</u> 80,0	<u>140,0</u> 70,0	
022	Восстановление, упрочнение и повышение ресурса деталей и агрегатов	<u>500,0</u> 200,0	<u>30,0</u> 10,0	<u>80,0</u> 20,0	<u>120,0</u> 50,0	<u>140,0</u> 60,0	<u>130,0</u> 60,0	
023	Контроль и диагностика ресурса деталей и агрегатов	<u>400,0</u> 200,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>60,0</u> 20,0	<u>110,0</u> 50,0	<u>110,0</u> 60,0	<u>100,0</u> 60,0	
031	Маркетинговые исследования	<u>300,0</u> ³⁾ 200,0	<u>10,0</u> 10,0	<u>45,0</u> 15,0	<u>80,0</u> 50,0	<u>90,0</u> 60,0	<u>70,0</u> 60,0	5,0 на 2009 год
032	Качество и сертификация	<u>200,0</u> 100,0	<u>20,0</u> -	<u>35,0</u> 20,0	<u>45,0</u> 25,0	<u>55,0</u> 30,0	<u>45,0</u> 25,0	
033	Подготовка кадров	<u>200,0</u> 100,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>45,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 30,0	<u>45,0</u> 25,0	

1) Значения носят предварительный характер по состоянию на 2008 год. Уточнение значений и распределение средств по модулям производится ежегодно по мере формирования локальных проектов в составе комплексных целевых тем.

2) В числителе дроби даны затраты по оптимистическому варианту развития экономики, в знаменателе – по пессимистическому варианту.

3) На 2009 год финансовые затраты 5,0 млн. руб. на подготовку и заключение соглашений о сотрудничестве по реализации подпрограммы с базовыми отраслевыми заказчиками, профильными федеральными структурами, проведение маркетинговых исследований у базовых заказчиков и потенциальных исполнителей, обеспечение функций управления подпрограммой.

Таблица 3

Комплексные целевые темы

Таблица 3-1

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0111	<p>Организация производства и модернизации электровозов постоянного тока нового поколения типов ЭП2К, 2ЭС6 на основе аутсорсинга и субконтрактинга, в т.ч. с организациями других федеральных округов Российской Федерации, взамен устаревших и с истекшим сроком полезной работы электровозов ЧС2, ЧС2Т, ЧС6, ЧС7, ЧС200, ВЛ10, ВЛ10У, ВЛ11.</p> <p>Изготовление агрегатов и узлов тягового привода, кузова, тележки, преобразователей собственных нужд, микропроцессорных систем управления, тормозного, вспомогательного оборудования, других узлов и механизмов.</p> <p>Поэтапная модернизация тяговых приводов и других агрегатов с целью повышения длительной мощности на 10-15%, снижения энергозатрат на 8-10%, повышения ресурса и межремонтных периодов в 1,1-1,2 раза, интеллектуализации контроля и управления.</p> <p>Реализация конструкторско-технологических мероприятий по повышению показателей функциональности, надежности, безопасности, снижению удельной трудоемкости.</p>	<u>790,0</u> 385,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>110,0</u> 55,0	<u>260,0</u> 120,0	<u>210,0</u> 110,0	<u>170,0</u> 85,0	С учетом «Концепции производства электровозов постоянного тока для ОАО «РЖД» в СФО», Новосибирск, 2005 г.
0112	<p>Опытное производство, доводка и модернизация агрегатов, узлов и систем перспективного мультисистемного электровоза типа ЭП20 с асинхронным тяговым приводом на основе аутсорсинга и субконтрактинга, в т.ч. с организациями других федеральных округов.</p> <p>Изготовление, испытания, моделирование узлов тягового привода на основе управляемых полупроводниковых силовых элементов класса IGBT, интеллектуальной компьютерной системы управления и диагностики, колесных тележек с повышенной осевой нагрузкой и других агрегатов.</p> <p>Доведение основных параметров эксплуатационных и технологических характеристик до перспективных нормативных значений для условий серийного производства (предсерийной стадии).</p>	<u>560,0</u> 275,0	<u>35,0</u> 15,0	<u>75,0</u> 35,0	<u>155,0</u> 80,0	<u>150,0</u> 80,0	<u>140,0</u> 70,0	

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0113	<p>Опытное производство агрегатов и узлов магистрального газотурбовоза типа ГТ-1 и маневрового газотурбовоза на основе аутсорсинга и субконтрактинга, в т.ч. с организациями других федеральных округов.</p> <p>Изготовление, испытание, моделирование и улучшение параметров газотурбинной силовой установки типа ГТД-1000, тягового привода, преобразователей собственных нужд, микропроцессорной системы управления и диагностики, колесных тележек и других узлов, систем и механизмов, с доведением эксплуатационных и производственных показателей до уровней готовности к серийному выпуску (предсерийной стадии).</p>	<u>410,0</u> 210,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>45,0</u> 20,0	<u>110,0</u> 60,0	<u>120,0</u> 60,0	<u>115,0</u> 60,0	
0114	<p>Силовые установки и тяговые приводы подвижного состава и энерговагонов нового поколения.</p> <p>Газотурбинные силовые установки в классе мощностей 0,5-2,0 МВт с КПД 35-50%, работающие на жидком и сжатом газе, с электронной системой автоматического управления и специальными законами регулирования, обеспечивающими высокий КПД в диапазоне тяговых нагрузок от 20 до 100% номинальной мощности.</p> <p>Малогабаритные энергетические газотурбинные установки с высокотемпературными топливными элементами, обеспечивающими высокий эксплуатационный КПД, в 1,3-1,7 раза превышающий КПД дизельной установки, и с минимизацией вредных выхлопов, для энерговагонов, обеспечивающих электроснабжение путевой техники, например, при работе в тоннелях, а также резервное питание систем СЦБ.</p> <p>Вспомогательные силовые установки на тепловозах в целях уменьшения объема вредных выбросов до 7-8% и экономии топлива до 7,5% , во избежание продолжительной работы основных дизелей на холостом ходу (аналог АРU фирмы Esjtrans Technologies, США).</p> <p>Электронные дозаторы и системы оптимального (адаптивного) регулирования с блочными топливными датчиками дизелей на жидком и газообразном топливе. Оптимальная отладка дозаторов на моделирующих испытательных стендах (по аналогии с системами компании Wi-Tronix и Lat-Lon, США). Экономия топлива – не менее 3-5%.</p>	<u>530,0</u> 270,0	<u>30,0</u> 14,0	<u>60,0</u> 25,0	<u>140,0</u> 66,0	<u>160,0</u> 80,0	<u>140,0</u> 85,0	

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт							
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание
		Всего	В т.ч. по годам				
			2010	2011	2012	2013	
	<p>Энергосберегающие модули прогрева тяговых (основных) дизельных двигателей и системы автоматического запуска и останова двигателей (по типу системы Smart Start компании ZTRCS, США).</p> <p>Семейство электрических машин и быстродействующих управляющих модулей, в частности, класса IGBT, нового поколения, для тягового привода подвижного состава, в т.ч. синхронные электродвигатели с постоянным магнитом на роторе и частотные инверторы мощностью до 1,5-2,5 МВт с обеспечением рекуперации электроэнергии и повышения КПД во всем диапазоне эксплуатационных скоростей.</p> <p>Создание и освоение опытных образцов газотурбоэлектропоезда, состоящего из газотурбинной и электровозной многосистемных тяговых секций, автоматически обеспечивающих постоянно высокий КПД силовой установки в целом.</p> <p>Газотурбинная секция – 1 вагон (одна обмоторенная четырехосная секция электровоза двойного питания с питанием двигателей газотурбинной секции). Количество секций в поезде – от 1 до 6. Вагонная группа от 10 до 15 специализированных вагонов для перевозки углеводородных продуктов. Мощность секции – 0,5 – 1,5 МВт. Конструкционная скорость -160 км/ч.</p>						

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0115	Автономные объекты генерации электрической и тепловой энергии для нужд РАО «РЖД» на основе газотурбинных (единичной мощностью до 30 МВт) и комбинированных парогазотурбинных (единичной мощностью до 60 МВт) установок; в мобильном исполнении и многотопливных вариантах с когенерационным циклом и использованием высокотемпературных топливных элементов (мощностью до 1,5 МВт). Основное топливо – природный и попутный (нефтяной) газ.	<u>370,0</u> 190,0	<u>20,0</u> -	<u>60,0</u> 30,0	<u>100,0</u> 50,0	<u>110,0</u> 60,0	<u>90,0</u> 50,0	
0116	Вагоностроение и вагонное хозяйство: производство, модернизация и перспективные разработки вагонов, полувагонов, платформ и цистерн, их заготовок и комплектующих, в целях повышения выпуска, эффективности перевозок, и снижения издержек, на основе аутсорсинга и субконтрактинга, в т.ч. с организациями других федеральных округов. Высококачественные крупногабаритные литейные, кованные, штамповочные и штампо-сварные заготовки из высокопрочных материалов, в т.ч. легких сплавов, с применением высоких технологий двойного назначения, узлы, системы и комплектующие для вагонов грузоподъемности более 80 тонн, полувагонов габарита Тпр, фитинговых платформ нового поколения, платформ для контейнерных перевозок. Колесные тележки системы «Колесо-рельс» («гибкое колесо») с перспективной осевой нагрузкой до 30 тонн/ось.	<u>360,0</u> 190,0	<u>30,0</u> 20,0	<u>55,0</u> 30,0	<u>90,0</u> 45,0	<u>100,0</u> 50,0	<u>90,0</u> 45,0	

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0117	<p>Интеллектуальные информационно-управляющие адаптивные комплексы модульного типа реального времени на базе перспективных промышленных SCADA и MES-систем, компьютеров, контроллеров и микропроцессоров, обеспечивающие совместимость с используемыми средствами железнодорожной автоматики и телемеханики, представляемыми каналами связи и передачи данных, обеспечение функциональной полноты управления на 50% в 2011 году и 80% в 2013 году.</p> <p>Интеллектуальные датчики тепловых и электрических параметров нового поколения, в т.ч. миниатюрного исполнения.</p> <p>Имитационные встраиваемые модели движения на локомотивном и стационарном уровнях, в реальном времени, для построения адаптивных систем контроля и управления, обеспечивающих безопасность движения.</p> <p>Уделенный параметрический мониторинг эксплуатационных характеристик с передачей данных по сети Интернет в диспетчерские пункты для оптимизации управления локомотивным парком и интеграции в сети передачи данных ОАО «РЖД».</p> <p>Унифицированные аппаратные и программные средства бортовых навигационно-связных терминальных станций («бортовых» компьютеров) с интеллектуальной «надстройкой», обеспечивающей оптимальное адаптивное управление локомотивным парком по экономическим критериям, в т.ч. с использованием глобальной навигационной спутниковой системы ГЛОНАСС/GPS и систем цифровой связи стандарта GSM/GPRS (со 100% резервированием первичной сети связи).</p> <p>Поэтапное применение промышленных систем искусственного интеллекта для создания интеллектуальных «надстроек»: экспертных систем с настраиваемыми базами данных, нейронных сетей, гибридных систем с генетическими алгоритмами.</p> <p>Создание и производство мобильных носимых навигационно-коммуникационных устройств в виде карманных компьютеров для оснащения путевых бригад.</p> <p>Построение на базе интеллектуальных надстроек систем управления и автоведения перспективного «интеллектуального» поезда, «интеллектуальной» грузовой станции.</p> <p>Интеллектуальные системы информационной безопасности, высоконадежных программно-технических модулей защиты информационных каналов.</p>	<p><u>280,0</u></p> <p>150,0</p>	<p><u>20,0</u></p> <p>10,0</p>	<p><u>50,0</u></p> <p>30,0</p>	<p><u>80,0</u></p> <p>45,0</p>	<p><u>70,0</u></p> <p>35,0</p>	<p><u>60,0</u></p> <p>30,0</p>	

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.						Примечание
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013	2014	
0118	<p>Технологии и системы неразрушающего и безразборного активного контроля и технической диагностики нового поколения, обеспечивающие поэтапный переход к перспективной эксплуатации подвижного состава и объектов инфраструктуры перевозочного процесса по техническому состоянию с оценкой располагаемого ресурса вместо временного регламента обслуживания, с целью оптимизации эксплуатационных работ при безусловном обеспечении безопасности движения, ресурсосбережения для снижения издержек перевозочного процесса на 8-12%.</p> <p>Специализированные интеллектуальные системы и приборы неразрушающего активного контроля на различных физических эффектах, в т.ч. с использованием нанотехнологий, с многоэлементными преобразователями и многоканальными компьютерными устройствами сбора и обработки данных, экспертной системой дефектирования и прогнозирования первичных дефектов, в т.ч. в процессе движения локомотивного и вагонного парка.</p> <p>Интеллектуальные системы компьютерного виброакустомониторинга машин, агрегатов и механизмов нового поколения с целью недопущения аварийного или преждевременного выхода из строя, экспертной оценки с использованием адаптивных моделей возможности и длительности последующей работы и определением ресурса по техническому состоянию с увеличением срока безаварийной службы вращающихся агрегатов.</p> <p>Стационарный и переносной (мобильный) варианты исполнения, в т.ч. встраиваемого в интегрированные АСУ различного уровня.</p> <p>Компьютерные многопараметрические системы мониторинга, оценки и прогнозирования технического состояния сложных объектов подвижного состава на основе модельно-предсказательного подхода, с использованием искусственных нейронных сетей (например, карт Кохонена) для компрессии данных, определения и прогнозирования неисправных состояний и дефектов.</p>	<u>210,0</u> 110,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 25,0	<u>50,0</u> 30,0	<u>50,0</u> 25,0	

Таблица 3-1 (продолжение)

Модуль 011. Железнодорожный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.						Примечание
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013	2014	
0119	<p>Интеллектуальные системы контроля, комплексного учета и управления энергоресурсами энергоёмких и энергодефицитных объектов ОАО «РЖД», позволяющие оптимизировать энергозатраты в соответствии с состоянием и правилами оптового и розничного рынков энергоресурсов, с целью обеспечения энергоресурсосбережения на 8-10%.</p> <p>Интеллектуальные высокоточные системы и приборы технического и коммерческого учета электроэнергии, тепла, воды, газа с оперативным контролем за непроизводительными и нерациональными расходами в производственном процессе перевозок и инфраструктуре. Автономное и встраиваемое исполнение.</p> <p>Контроль и мониторинг показателей качества электроэнергии в силовых сетях по ГОСТ 13109 в диапазоне температур -50...+50 °С.</p> <p>Портативные приборы для оперативной диагностики, мониторинга и хранения показателей качества электроэнергии.</p> <p>Автоматизированная распределенная система учета электроэнергии и охранной сигнализации трансформаторных подстанций.</p> <p>Модернизированные системы диспетчерского управления объектами электроэнергетики, тепловодоснабжения с интеллектуальной «надстройкой» и перспективными комплексами передачи данных, интегрированные в АСУ выделенных производственных объектов ОАО «РЖД».</p>	<u>200,0</u> 125,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>40,0</u> 15,0	<u>50,0</u> 30,0	50,0 35,0	40,0 35,0	

Таблица 3-2

Модуль 012. Автодорожное хозяйство								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0121	<p>Освоение производства высокопроизводительной ресурсосберегающей строительной дорожной техники нового поколения, в том числе импортозамещающей.</p> <p>Модернизация и разработка экологически чистых асфальтосмесительных установок для приготовления высококачественных асфальтобетонных смесей, обеспечивающих увеличенную прочность и долговечность дорог. Основное использование – быстромонтируемое и мобильное.</p> <p>Модернизация и разработка асфальтоукладчика (бетоноукладчика, профилировщика) с гидромеханической системой автоматической стабилизации рабочего органа.</p> <p>Производство фронтальных погрузчиков новых модификаций. Освоение производства модернизированных бульдозеров, способных работать с увеличенным объемом грунта. Машины для погружения винтовых свай, сваебойно-бурильные машины.</p> <p>Комплекс битумных машин и оборудования для ресурсосберегающего строительства и ремонта дорожных покрытий.</p> <p>Диагностические комплексы в переносном и стационарном исполнении для оперативной безразборной диагностики дорожных машин, экспресс-анализа моторных, трансмиссионных и гидравлических масел.</p> <p>Передвижные гидравлические подъемники нового поколения.</p> <p>Прецизионные гидравлические и гидромеханические агрегаты и аппаратура автоматического регулирования строительной дорожной техники.</p> <p>Типовые унифицированные комплекты быстронастраиваемого сменного оборудования и инструмента повышенного ресурса для осуществления современных и перспективных технологий строительной дорожной и ремонтных работ.</p>	<u>350,0</u> 180,0	<u>30,0</u> 10,0	<u>55,0</u> 25,0	<u>90,0</u> 50,0	<u>95,0</u> 50,0	<u>80,0</u> 45,0	

Таблица 3-2 (продолжение)

Модуль 012. Автодорожное хозяйство								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0122	Технологические комплексы, материалы и оборудование для ресурсосберегающего строительства и ремонта дорог с использованием местных материалов. Технологии и оборудование для производства дорзита, дорзито - асфальтобетонных смесей и дорзито-асфальтобетона. Технологии и оборудование переработки буровых и нефтяных шламов для получения битумных эмульсий и других материалов при удалении и переработки отходов добычи нефти и газа в Сибири. Технология и установки получения и применения нефтяного дорожного битума из тяжелой смолистой нефти в условиях нефтегазовых месторождений Сибири. Технологии и оборудование получения и применения песчаных асфальтобетонов из местных природных песков для формирования защитного слоя покрытия дорог повышенной плотности, прочности и долговечности.	<u>140,0</u> 60,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>25,0</u> 10,0	<u>35,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 15,0	<u>30,0</u> 15,0	
0123	Быстровозводимые временные мостовые переходы и разборные мосты на автомобильных дорогах через водные и суходольные преграды в сложных климатических условиях Сибири, в том числе при освоении новых труднодоступных районов. Механизированные мостовые комплексы. Ширина проезжей части - от 4 м, глубина преграды – 5 м, нагрузка – 60 т.	<u>160,0</u> 75,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>45,0</u> 20,0	<u>45,0</u> 20,0	<u>40,0</u> 20,0	
0124	Интеллектуальные системы контроля и управления транспортно-эксплуатационным состоянием дорожной сети. Типовые программно-технические комплексы и аппаратура диагностики дорог и сооружений, в т.ч. в носимом варианте, сбора и обработки данных с ведением в реальном времени системы паспортизации дорог. Автоматизированные системы телеметрического мониторинга и видеонаблюдения крупных дорог федерального и территориального значений. Интеграция в корпоративную информационную систему (КИСУ) Росавтодора.	<u>150,0</u> 85,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>15,0</u> 10,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 25,0	<u>35,0</u> 25,0	

Таблица 3-3

Модуль 013. Автомобильный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0131	<p>Организация сборочного производства грузовых автомобилей полного «северного» (арктического) исполнения для регионов Сибири и Крайнего Севера на базе серийного автомобиля типа КамАЗ.</p> <p>Модернизация и дооснащение базовой конструкции новой системой жизнеобеспечения, топливной системой с подогревателями топливных фильтров и баков, морозоустойчивыми шинами, обеспечивающими эксплуатацию при температурах до -60°С.</p> <p>Технологическая схема автосборочного производства должен иметь вариант для новых автомобилей и вариант для ремонтных автомобилей.</p> <p>Известные аналоги – автомобили Scania, Iveco, MAN.</p>	<u>170,0</u> 75,0	<u>10,0</u> -	<u>30,0</u> 10,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 25,0	<u>40,0</u> 20,0	
0132	<p>Станции и установки для заправки автомобилей и других транспортных средств сжиженным природным газом, в том числе импортзамещающие.</p> <p>Метано-заправочные станции автомобильного типа.</p> <p>Метановозы-заправщики.</p> <p>Автоматизированные системы коммерческого учета отпускаемого газа.</p> <p>Автоматические дозирующие и заправочные системы клиентского типа.</p>	<u>140,0</u> 60,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>35,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 15,0	<u>35,0</u> 15,0	
0133	<p>Комплексы ресурсосберегающих агрегатов, устройств, систем и приборов для оснащения большегрузных автомобилей нового поколения, в особенности, для междугородних и международных перевозок грузов, в т.ч.: высокоэкономичные теплообменники и отопители, ленточные подогреватели масла и топлива;</p> <p>вихревые устройства для снижения потерь в выхлопных каналах;</p> <p>эффективные амортизаторы и гасители вибраций на базе резинокордных оболочек.</p> <p>Навигационные бортовые системы с использованием спутниковых технологий (ГЛОНАСС/GPS) для улучшения эксплуатационных показателей автомобилей.</p> <p>Автоматические кабинные системы контроля за режимом движения, цифровые тахографы, интеллектуальные ограничители скорости движения, АРМ водителя с контролем состояния бодрствования.</p>	<u>100,0</u> 40,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>20,0</u> 5,0	<u>25,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 10,0	<u>20,0</u> 10,0	

Таблица 3-3 (продолжение)

Модуль 013. Автомобильный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0134	<p>Семейство модернизированных экономичных дизелей и газодизелей для автотранспортной и дорожной техники и специальных машин, в т.ч. для эксплуатации в сложных климатических условиях.</p> <p>Диапазон мощностей – 100 – 600 кВт.</p> <p>Удельный расход топлива – 190 – 200 г/кВт.ч</p> <p>Освоение опытных образцов перспективной газотурбинной силовой установки для сверхтяжелых карьерных самосвалов и специальных многоцелевых машин (и амфибийных), в т.ч. на базе утилизированных газотурбинных двигателей тяжелой транспортной техники военного назначения.</p> <p>Диапазон мощностей – 500 – 1500 кВт</p> <p>К.п.д. – 30 – 35%</p> <p>Многотопливное исполнение (газ – сжиженный и компримированный, жидкое топливо)</p>	<u>130,0</u> 65,0	<u>15,0</u> 5,0	<u>25,0</u> 10,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>20,0</u> 15,0	
0135	Создание пилотных образцов региональных и межрегиональных транспортно-логистических центров в субъектах РФ в СФО с осуществлением интермодальных контейнерных и контрейлерных перевозок.	<u>160,0</u> 60,0	<u>20,0</u> -	<u>30,0</u> 10,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>40,0</u> 15,0	

Таблица 3-4

Модуль 014. Водный транспорт								
Код-идентификатор	Наименование и краткая характеристика целевой инновационной темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0141	Освоение производства новых высокотехнологичных агрегатов, систем и устройств для повышения надежности и безопасности речного транспорта. Комплекты высокоэффективных виброгасящих устройств на основе новых типов резинокордных оболочек и изделий. Радиолокационные станции нового поколения. Навигационные системы мониторинга судового движения, в т.ч. с использованием современных спутниковых технологий ГЛОНАСС/GPS. Модернизированные судовые силовые установки для снижения удельного расхода топлива, в том числе с использованием газодизелей. Сигнальные энергосберегающие устройства со встроенными гидроэнергетическими блоками. Бортовые автоматизированные системы диагностики технического состояния ответственных машин и агрегатов речных судов.	<u>155,0</u> 80,0	<u>15,0</u> 5,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>40,0</u> 25,0	<u>30,0</u> 20,0	
0142	Модернизация и создание средств речного транспорта, оснащение современными системами связи, навигации, управления, сигнализации и жизнеобеспечения. Мелкосидящие суда – буксировщики. Нефтеналивные и сухогрузные баржи. Плавучие краны. Суда для перевозки сжиженных газов. Переоборудование действующего парка нефтеналивных и сухогрузных судов. Мобильные переправочные паромы большой грузоподъемности.	<u>150,0</u> 70,0	<u>10,0</u> -	<u>20,0</u> 10,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 20,0	<u>30,0</u> 20,0	
0143	Освоение выпуска элементов, узлов, агрегатов и систем автоматизированных транспортно-складских комплексов для речных портов.	<u>95,0</u> 50,0	<u>5,0</u> -	<u>15,0</u> 5,0	<u>20,0</u> 15,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>25,0</u> 15,0	

Таблица 3-5

Модуль 015. Гибридные и специальные виды транспорта								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0151	<p>Развитие промышленного производства, модернизация и серийное освоение новых типоразмеров модельного ряда амфибийных вездеходов на воздушной подушке семейства «Арктика» универсального грузопассажирского назначения грузоподъемностью 1-5 тонн.</p> <p>Представляют собой плавающее снегоболотоходное транспортное средство, предназначенное для передвижения как на воде, так и на суше. Эксплуатируются круглосуточно на акваториях больших и малых рек, озер, прибрежной полосы морей, в т.ч. арктических, на болотах, в тундре, по лесным просекам и зимникам в течение всего года, включая период льдообразования, наличия шуги на поверхности воды и плавающего льда на водоемах, при температуре окружающей среды -50...+40 °С. Удельные эксплуатационные затраты в 8...10 раз меньше, чем у вертолетного парка.</p> <p>Силовые установки – дизельные (газодизельные) жидкостного охлаждения (1-2 двигателя). Диапазон мощностей: 300...1000 л.с. Максимальная скорость движения: над снегом и водой – не менее 100 км/час, над болотом – не менее 70 км/час. Запас хода – не менее 12 часов, дальность хода – не менее 1200 км.</p>	<u>320,0</u> 140,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>60,0</u> 20,0	<u>80,0</u> 30,0	<u>90,0</u> 40,0	<u>70,0</u> 40,0	
0152	<p>Освоение производства гаммы передвижных платформ на воздушной подушке для перевозки крупногабаритных неделимых тяжелых грузов по труднопроходимой местности, в т.ч. в арктических условиях.</p> <p>Грузоподъемность – 15...100 тонн. Силовые установки – дизельные (газодизельные) или газотурбинные двигатели с суммарной располагаемой мощностью 2000...15000 л.с. Максимальная скорость движения: над снегом и водой – не менее 80 км/час, над болотом с редким камышом и кустарником – не менее 50 км/час. Преодолеваемая крутизна подъема – до 30 угл. град. Запас хода – не менее 3 часов, дальность хода – не менее 800 км.</p>	<u>420,0</u> 180,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>70,0</u> 30,0	<u>100,0</u> 50,0	<u>120,0</u> 45,0	<u>100,0</u> 40,0	
0153	<p>Амфибийные гусеничные неколесные транспортные средства высокой проходимости для использования в ходе аварийно-спасательных работ, для транспортного обеспечения нефтеразведки и других процессов в условиях труднодоступной местности. Грузоподъемность – до 15 тонн. Скорость на суше – 60 км/час, на плаву – 15 км/час.</p>	<u>160,0</u> 80,0	<u>10,0</u> -	<u>30,0</u> 15,0	<u>40,0</u> 20,0	<u>50,0</u> 25,0	<u>30,0</u> 20,0	

Таблица 3-6

Модуль 021. Организация и развитие ремонтных производств								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0211	<p>Организация региональных и межрегиональных промышленных сервисных центров и производств на принципах интегрированного бизнеса, аутсорсинга и субконтрактинга, для универсального многономенклатурного ремонта агрегатов, механизмов и узлов транспортной техники различного назначения, в т.ч. импортной, и выпуска специализированного технологического оборудования для ресурсосберегающего (на 8-10%) ремонта и снижения его трудоемкости на 10-20%.</p> <p>Расширение номенклатуры выпуска ремонтной продукции и запасных частей транспортных машин, повышение их серийности.</p> <p>Создание предметно- и технологически специализированных автоматизированных производств и участков по ресурсосберегающему ремонту типовых универсальных узлов и деталей, в частности, коленчатых валов, картеров, гильз, поршней, колес, редукторов и других, для транспортной техники различного назначения.</p> <p>Использование гибкоперестраиваемых технологических линий, гибких автоматизированных модулей и CALS-технологии для организации «безбумажного» ремонтного производства.</p> <p>Межрегиональные конструкторско-технологические и производственные центры по разработке и выпуску высокопроизводительного нестандартного оборудования для высококачественного ремонта с применением высоких технологий 4-го и 5-го укладов.</p> <p>Новые мобильные ремонтные комплексы, оснащенные автономной энергоустановкой, диагностическими приборами, набором электропневмоинструмента, сварочно-слесарной техникой для оперативного восстановительного ремонта транспортной техники в полевых условиях.</p>	<u>600,0</u> 300,0	<u>50,0</u> 20,0	<u>100,0</u> 50,0	<u>160,0</u> 80,0	<u>150,0</u> 80,0	<u>140,0</u> 70,0	

Таблица 3-7

Модуль 022. Восстановление, упрочнение и повышение ресурса деталей и агрегатов								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0221	<p>Освоение пилотных образцов типовых проектов автоматизированных высокопроизводительных технологических комплексов для экономичного восстановления деталей и узлов с упрочнением рабочих поверхностей и приданием повышенных эксплуатационных свойств в целях увеличения их надежности и продления срока службы на 15...30%.</p> <p>Эффективные технологии и автоматизированные установки очистки поверхностей восстанавливаемых деталей сухим льдом и ультразвуком.</p> <p>Гамма унифицированных установок нового поколения с робототехническими системами и высокоэнергетические технологии плазменного напыления поверхностей с упрочнением, в т.ч. сверхзвуковой плазменной струей.</p> <p>Методы восстановления импульсной плазменной сваркой и сваркой с направленной кристаллизацией сварного шва принудительным охлаждением трудносвариваемых материалов.</p> <p>Ионно-плазменные и лучевые технологии и установки, в т.ч. лазерные.</p> <p>Технологический модуль для отделочно-упрочняющей обработки деталей антифрикционными составами.</p> <p>Пропиточно-сушильный комплекс для восстановления изоляции обмоток электрических машин.</p>	<p>500,0</p> <p>200,0</p>	<p>30,0</p> <p>10,0</p>	<p>80,0</p> <p>20,0</p>	<p>120,0</p> <p>50,0</p>	<p>140,0</p> <p>60,0</p>	<p>130,0</p> <p>60,0</p>	

Таблица 3-8

Модуль 023. Контроль и диагностика деталей и агрегатов								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0231	<p>Освоение пилотных проектов технологических участков ремонта транспортной техники, узлов и агрегатов с универсальной информационно-экспертной системой автоматизированного поиска оптимальных вариантов восстановления ответственных высоконагруженных узлов и деталей, высокоэффективными комплексами приборов автоматического контроля и диагностики технического состояния до и после ремонта, с целью снижения себестоимости ремонтного цикла на 15-20% и роста эксплуатационного ресурса на 10-15%.</p> <p>Экспертные системы диагностики и автосовета по формированию оптимальных технологий восстановления и ремонта с учетом технологической наследственностью на основе методов искусственного интеллекта.</p> <p>Интроскопы нового поколения для диагностики дефектов в сварных швах и металлоконструкциях.</p> <p>Установки и приборы вибродиагностического контроля роторных механизмов с использованием методов распознавания образов.</p> <p>Устройства для автоматического контроля изоляции электрических машин и аппаратов.</p> <p>Автоматизированные испытательные стенды, в т.ч. моделирующие (с обратными связями) для интенсификации приработки и оптимизации регулировки, контрольных испытаний по заданной программе и ускоренных ресурсно-циклических испытаний.</p>	<p><u>400,0</u></p> <p>200,0</p>	<p><u>20,0</u></p> <p>10,0</p>	<p><u>60,0</u></p> <p>20,0</p>	<p><u>110,0</u></p> <p>50,0</p>	<p><u>110,0</u></p> <p>60,0</p>	<p><u>100,0</u></p> <p>60,0</p>	

Таблица 3-8

Модуль 031. Маркетинговые исследования								Примечание
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.						
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013	2014	
0311	<p>Создание совместной рабочей группы из представителей ОАО «РЖД», НП «ОПЖТ», НП «Сибирское машиностроение», исполкома межрегиональной ассоциации «Сибирское машиностроение» для отбора и конкретизации согласованных технических проектов, принимаемых к выполнению (на конкурсной основе).</p> <p>Составление электронного медиа-каталога продукции и разработок, формирование электронной виртуальной выставки в рамках подпрограммы «СибМаш-транс» и их ведение на Интернет-сайте.</p> <p>Создание мобильного быстромонтируемого выставочного стенда (головного) продукции сибирского транспортного машиностроения в рамках подпрограммы для оперативного участия в выставочных и организационных мероприятиях.</p> <p>Организация встреч-совещаний с презентациями тем и проектов подпрограммы, с базовыми отраслевыми заказчиками, в первую очередь, с ОАО «РЖД» и его структурами.</p> <p>Подготовка и заключение соглашений о сотрудничестве по реализации подпрограммы с базовыми отраслевыми заказчиками, профильными федеральными структурами и «Союзом машиностроителей».</p> <p>Поддержка разработки и согласования бизнес-планов целевых тем и проектов, технических заданий и предложений на инновационную продукцию подпрограммы «СибМаш-транс».</p> <p>Продвижение вопросов многоканального финансирования проектов подпрограммы на основе государственно-частного партнерства на федеральном, региональном и отраслевом уровнях.</p> <p>Проведение маркетинговых исследований у базовых заказчиков транспортной сферы, в первую очередь, ОАО «РЖД», у потенциальных исполнителей по направлениям модулей и комплексных целевых тем, ежегодное формирование в них целевых технических проектов для исполнения на конкурсной основе и согласование с государственными и отраслевыми заказчиками.</p> <p>Обеспечение функций управления подпрограммой «СибМаш-транс»,</p>	<p><u>300,0</u></p> <p>200,0</p>	<p><u>10,0</u></p> <p>10,0</p>	<p><u>45,0</u></p> <p>15,0</p>	<p><u>80,0</u></p> <p>50,0</p>	<p><u>90,0</u></p> <p>60,0</p>	<p><u>70,0</u></p> <p>60,0</p>	5,0 на 2009 г

	<p>создание исполнительной дирекции с возложением ее обязанностей на НТЭЦ «Сибирское машиностроение» по соглашению с Министерством промышленной политики, транспорта и связи Омской области.</p> <p>Составление и ведение единого номенклатурного перечня (реестра) продукции транспортного машиностроения предприятий СФО.</p>							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

Таблица 3-8 (продолжение)

Модуль 031. Маркетинговые исследования								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
	<p>Разработка, открытие и поддержка Интернет-сайта (или htm-страниц существующих сайтов Правительства Омской области, МАСС, аппарата полномочного представителя Президента РФ в СФО) по подпрограмме «СибМаш-транс» как раздела программы «Сибирское машиностроение».</p> <p>Организация вступления основных исполнителей подпрограммы в НП «Объединение производителей железнодорожной техники (ОПЖТ)»</p>							

Таблица 3-9

Модуль 032. Качество и сертификация								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.						Примечание
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013	2014	
0321	Создание в СФО экспертных центров, органов (филиалов и представительств действующих органов) и испытательных лабораторий по добровольной и обязательной сертификации типов продукции транспортного машиностроения в соответствии с ГОСТ-Р и стандартами ОАО «РЖД» (единой системы сертификации железнодорожного транспорта) в целях снижения затрат времени и средств, оперативное обеспечение корпоративных требований к поставляемой продукции. Организация и проведение лицензирования производств через членство в саморегулируемой организации (вариант – в составе НП «Сибирское машиностроение»).	<u>110,0</u> 55,0	<u>10,0</u> -	<u>20,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 15,0	<u>30,0</u> 15,0	<u>25,0</u> 15,0	
0322	Системная организация работ по поддержанию и развитию систем менеджмента качества предприятий – исполнителей подпрограммы в соответствии с международным стандартом ИСО-9000 и стандартом IRIS (международным стандартом железнодорожной техники).	<u>90,0</u> 45,0	<u>10,0</u> -	<u>15,0</u> 10,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 15,0	<u>20,0</u> 10,0	

Таблица 3-10

Модуль 033. Подготовка кадров								
Код-идентификатор	Наименование и краткое содержание комплексной целевой темы	Финансовые затраты, млн. руб.					Примечание	
		Всего	В т.ч. по годам					
			2010	2011	2012	2013		2014
0331	Организация подготовки и переподготовки специалистов по специальностям: 10.12.01 – автомобильные и тракторные двигатели; 10.12.02 – судовые и тепловозные двигатели; 10.12.03 – двигатели летательных аппаратов; 10.12.04 – двигатели малой механизации и легких транспортных средств; 10.12.06 – двигатели специального назначения; 10.12.07 – эксплуатация и сервисное обслуживание двигателей; 10.12.08 – системы и агрегаты двигателей; 10.12.09 – испытания двигателей; 15.07.00 – локомотивы; 15.08.00 – вагоны; 18.14.00 – электрический транспорт железных дорог; 12.01.00 – технология машиностроения; 07.20.00 – стандартизация и сертификация; 19.02.00 – приборы и методы контроля качества и диагностики; 34.01.00 – управление качеством.	<u>100,0</u> 50,0	<u>10,0</u> -	<u>20,0</u> 10,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 15,0	<u>25,0</u> 15,0	
0332	Организация подготовки и переподготовки рабочих по дефицитным профессиям и другим профильным специальностям: станочники, слесари, сварщики, дефектоскописты, литейщики, кузнецы и другие.	<u>100,0</u> 50,0	<u>10,0</u> 5,0	<u>20,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 10,0	<u>25,0</u> 15,0	<u>20,0</u> 10,0	

This document was created with Win2PDF available at <http://www.win2pdf.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.
This page will not be added after purchasing Win2PDF.