



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 марта 2013 г. № 202

МОСКВА

О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2008 г. № 652

Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 1 сентября 2008 г. № 652 "Об утверждении федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 37, ст. 4209; 2010, № 1, ст. 99).

Председатель Правительства
Российской Федерации



Д.Медведев

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202

ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в постановление Правительства
Российской Федерации от 1 сентября 2008 г. № 652

1. В наименовании и тексте слова "(2009 - 2015 годы)" заменить словами "(2009 - 2020 годы)".

2. Федеральную целевую программу "Модернизация единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2015 годы)", утвержденную указанным постановлением, изложить в следующей редакции:

"УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 1 сентября 2008 г. № 652
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

Федеральная целевая программа
"Модернизация Единой системы организации воздушного
движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"

П А С П О Р Т

федеральной целевой программы
"Модернизация Единой системы организации воздушного
движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"

Наименование Программы	- федеральная целевая программа "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"
------------------------	---

- Дата принятия решения о разработке Программы - распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 г. № 1974-р
- Государственные заказчики - Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды
- Государственный заказчик - координатор Программы - Министерство транспорта Российской Федерации
- Основные разработчики Программы - федеральное государственное унитарное предприятие "Государственный научно-исследовательский институт аэронавигации", автономная некоммерческая организация "Агентство Росгидромета по специализированному гидрометеобеспечению", федеральное бюджетное учреждение "Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания"
- Цель и задачи Программы - целью реализации Программы является повышение безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства за счет модернизации Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, ее объектов и взаимодействующих с ней систем путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.
Для достижения этой цели необходимо решить следующие задачи:
внедрение перспективной структуры воздушного пространства Российской Федерации, совершенствование методов планирования его использования в интересах всех пользователей;

модернизация и техническое перевооружение инфраструктуры (объектов) аэронавигации, укрупнение центров организации воздушного движения;

внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем аэронавигации в соответствии с Концепцией связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения Международной организации гражданской авиации (далее - Концепция организации воздушного движения);

внедрение перспективных систем и технологий метеорологического обеспечения аэронавигации, включая предоставление данных в реальном времени;

создание инфраструктуры единой системы авиационно-космического поиска и спасания и современного авиационного поисково-спасательного комплекса

- Важнейшие целевые индикаторы и показатели - важнейшими целевыми индикаторами реализации Программы являются:
- средняя величина налета воздушных судов в расчете на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации Программы;
 - повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации;
 - уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов
- Срок реализации Программы - 2009 - 2020 годы
- Основные мероприятия Программы - основными мероприятиями Программы являются:
- создание укрупненных районов организации воздушного движения;
 - совершенствование аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах;
 - модернизация сети авиационной электросвязи и передачи данных;

оснащение радиолокационных позиций средствами вторичной радиолокации;
 внедрение единой системы планирования использования воздушного пространства;
 переход к современным технологиям организации воздушного движения, основанным на внедрении средств и систем в соответствии с Концепцией организации воздушного движения;
 внедрение интегрированных военно-гражданских автоматизированных систем управления воздушным движением;
 проведение технической модернизации и автоматизации системы метеорологического обеспечения аэронавигации;
 развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания

- Объемы и источники финансирования - реализация мероприятий Программы предусматривает финансирование в объеме 90889,1 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе: за счет средств внебюджетных источников - 31764,9 млн. рублей; за счет средств федерального бюджета - 59124,2 млн. рублей
- Ожидаемые конечные результаты реализации Программы и показатели социально-экономической эффективности - повышение уровня безопасности воздушного движения к 2020 году в 1,5 раза; повышение пропускной способности воздушного пространства в 1,8 раза; снижение эксплуатационных расходов пользователей воздушного пространства на 80 млрд. рублей за период реализации Программы; повышение оправдываемости авиационных прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации до 91 процента; повышение прикрытия территории страны авиационными поисково-спасательными силами и средствами до 100 процентов; интеграция Аэронавигационной системы России с единой региональной европейской аэронавигационной системой на базе перехода

к перспективным системам, предусмотренным Концепцией организации воздушного движения, технологиям, правилам и процедурам Международной организации гражданской авиации;

обеспечение возможности перевода Аэронавигационной системы России на работу в условиях военного времени без перестройки структуры, перерывов в функционировании и изменения порядка взаимодействия с другими системами.

Общественная эффективность Программы в виде суммарного чистого дисконтированного дохода составит 56,7 млрд. рублей, коммерческая - 19,9 млрд. рублей, бюджетная - 8,6 млрд. рублей

I. Характеристика проблемы, на решение которой направлена Программа

Современное состояние Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации

Единая система организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система) является важнейшим компонентом сохранения национальной безопасности государства, обеспечения безопасности воздушного движения и экономической эффективности полетов.

Территория и воздушное пространство, обслуживаемое Единой системой, превышают 25 млн. кв. километров, протяженность воздушных трасс составляет 532 тыс. километров, из которых более 150 тыс. километров являются международными. Организация использования воздушного пространства и обслуживание воздушного движения в Российской Федерации осуществляется 99 центрами Единой системы федерального, регионального и местного уровней.

В настоящее время всеми пользователями воздушного пространства Российской Федерации выполняется более 1 млн. полетов ежегодно, из них российскими авиакомпаниями - 59 процентов полетов, авиакомпаниями других государств - около 33 процентов.

Воздушными судами государственной и экспериментальной авиации выполняется 8 процентов общего количества полетов. Одновременно под управлением находятся более 800 воздушных судов.

Единую систему обслуживают свыше 30 тыс. специалистов.

Основу технического обеспечения Единой системы составляют традиционные радиотехнические системы, ограниченные по дальности действия, точности и функциональным возможностям. Их использование малоэффективно на низких высотах полета, в условиях обеспечения воздушного движения над большими водными пространствами, малонаселенной и труднодоступной местностью.

Системы связи, навигации и наблюдения центров Единой системы, выработавшие свой технический ресурс и требующие замены, составляют по различным типам от 56 до 85 процентов. Кроме того, 70 процентов эксплуатируемого самолетного парка, подлежащего в ближайшее время списанию, имеет на борту аэронавигационные системы и навигационные комплексы, не удовлетворяющие современным требованиям. Большая часть этих систем нуждается в замене.

В силу ограничения функциональных возможностей существующая Единая система не способна в полной мере реализовать внедрение перспективных технологий.

В настоящее время расходы на обеспечение функционирования Единой системы составляют около 20 млрд. рублей в год, в то время как США тратят на поддержание и развитие отрасли около 9 млрд. долларов США в год, а небольшая по территории Япония - около 1,6 млрд. долларов США в год. В государствах - членах Европейского союза на внедрение только технологии автоматического независимого наблюдения выделено в 2003 - 2006 годах около 25 млрд. евро.

Технологическая и техническая обеспеченность авиационных метеорологических органов не соответствует в полной мере необходимому уровню автоматизации, предъявляемому к аэродромному оборудованию и средствам сопряжения с системами управления воздушным движением, что в значительной степени влияет на качество метеорологического обеспечения полетов, и эта ситуация с каждым годом усугубляется.

Существующая система обеспечения пользователей воздушного пространства аэронавигационной информацией не оснащена современными автоматизированными средствами. Вследствие недостаточного уровня автоматизации не созданы многоуровневая служба аэронавигационной информации и государственный банк аэронавигационных данных Российской Федерации.

В настоящее время единая система авиационно-космического поиска и спасания (далее - единая система поиска и спасания) не в полной мере удовлетворяет требованиям, предъявляемым к аналогичным системам в развитых странах.

Не осуществляется на должном уровне автоматизированное взаимодействие всех систем, участвующих в аэронавигационном обслуживании полетов, что препятствует их развитию. Одной из основных причин сложившейся ситуации является значительный износ технической базы Единой системы и ее ограниченные функциональные возможности.

Недостаточное финансирование и связанные с этим длительные сроки создания и внедрения новой техники приводят к увеличению сроков переходного периода, когда должны одновременно эксплуатироваться традиционные и перспективные средства и системы, что связано с дополнительными экономическими потерями.

В ближайшее время ситуация может еще больше осложниться по следующим причинам:

высокая скорость нарастания интенсивности полетов в воздушном пространстве Российской Федерации (более чем в 2 раза) требует соответствующего технического обеспечения;

отставание Российской Федерации по темпам ввода новых технических средств и технологий, предусмотренных Концепцией организации воздушного движения, приводит к дисгармонии с мировой аэронавигационной инфраструктурой, возникают серьезные проблемы с обеспечением аэронавигационного обслуживания международных полетов, интеграцией российской системы с европейской и мировой системами;

процесс перехода к перспективным системам, предусмотренным Концепцией организации воздушного движения, требует повышения объема и уровня исследований, которые в настоящее время существенно отстают от уровня передовых стран.

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

В соответствии с Концепцией создания и развития Аэронавигационной системы России и планом мероприятий по ее реализации, одобренными Правительством Российской Федерации

4 октября 2006 г., на основе Единой системы и взаимодействующей с ней единой системы поиска и спасания, а также системы метеорологического обеспечения аэронавигации завершается создание организационно-функциональной и технической структуры Аэронавигационной системы России с едиными гражданско-военными органами, обеспечивающей реализацию потенциальных возможностей существующих технических средств и технологий в целях повышения безопасности и экономической эффективности использования воздушного пространства.

Достижение высоких темпов экономического роста в сфере организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей возможно при следующих условиях:

обеспечение реализации транзитного потенциала Российской Федерации;

удовлетворение спроса государственных и коммерческих пользователей на авиаперевозки и авиационные работы в воздушном пространстве Российской Федерации и зонах ее международной ответственности;

повышение качества жизни населения путем предоставления безопасного, регулярного и экономичного обслуживания воздушного движения.

Важным ресурсом, обеспечивающим достижение поставленной цели, являются государственные инвестиции, направленные на совершенствование и развитие организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания пользователей. В связи с этим особую важность приобретает задача модернизации Единой системы путем создания и развития Аэронавигационной системы России.

Обоснование целесообразности решения проблемы программно-целевым методом

Аэронавигационная система России должна представлять собой систему организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей во всем воздушном пространстве Российской Федерации и зонах ее международной ответственности в интересах обеспечения национальной безопасности и устойчивого развития экономики государства. Основой указанной системы является интегрированное взаимодействие человека, технологий, средств и

служб при поддержке перспективных бортовых, наземных и космических средств и систем аэронавигации.

В состав Аэронавигационной системы России включаются:

наземные, бортовые и космические средства, системы связи, навигации, посадки, наблюдения, авиационно-космического поиска и спасания, аэронавигационной информации и метеорологического обеспечения;

служба технического обслуживания;

подготовленный персонал, осуществляющий в соответствии с установленными правилами и процедурами организацию использования воздушного пространства и аэронавигационное обслуживание его пользователей.

При существующих тенденциях развития ситуации необходимо, чтобы действующие в настоящее время Единая система, единая система поиска и спасания и система метеорологического обеспечения аэронавигации, составляющие основу Аэронавигационной системы России, были способны наращивать свои возможности в соответствии с требованиями российских и иностранных пользователей воздушного пространства Российской Федерации. Для этого необходимо сократить сроки внедрения новых средств и систем, а также снизить капиталоемкость работ по модернизации и развитию этих систем.

Указанные факторы определяют необходимость применения на федеральном уровне программно-целевого метода решения рассматриваемой проблемы в интересах обеспечения экономического роста, социальной стабильности и обороноспособности государства.

Предлагается 2 варианта решения проблемы.

Первый вариант решения проблемы предусматривает финансирование в размере 90889,1 млн. рублей и позволит достичь все поставленные цели.

Второй вариант решения проблемы предусматривает использование непрограммного метода с единственным источником финансирования в виде сборов за аэронавигационное обслуживание. При этом необходимо осуществить повышение ставок сборов за аэронавигационное обслуживание, в связи с чем существует риск снижения интенсивности воздушного движения в Российской Федерации из-за экономической непривлекательности использования воздушного пространства Российской Федерации иностранными авиакомпаниями. При невы повышении ставок

существует риск срыва сроков оснащения основными производственными фондами, используемыми для обеспечения безопасности полетов.

Таким образом, учитывая высокие риски при использовании второго варианта решения проблемы, предпочтительным является первый вариант.

II. Основные цели и задачи Программы

Аэронавигационное обслуживание пользователей воздушного пространства России является важной составляющей частью авиатранспортного процесса. Создание развитой национальной сети воздушных сообщений и обеспечение безопасного и надежного аэронавигационного обслуживания способствуют решению транспортных проблем, а также обеспечению экономически эффективной деятельности транспортного комплекса на территории Российской Федерации. Связанное с этим устойчивое развитие авиации является гарантией свободного перемещения авиапассажиров и грузов, выполнения важных авиационных работ, обеспечения целостности и национальной безопасности государства, улучшения условий и уровня жизни населения.

Целью реализации федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (далее - Программа) является повышение безопасности полетов и эффективности использования воздушного пространства в интересах обеспечения обороноспособности страны, потребностей экономики и граждан за счет модернизации Единой системы, ее объектов и взаимодействующих с ней систем путем создания и развития Аэронавигационной системы России на основе использования новых технических средств и технологий с учетом стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации.

Для достижения этой цели Программой предусматривается решение следующих задач:

внедрение перспективной структуры воздушного пространства Российской Федерации, позволяющей сформировать оптимальные маршруты полетов и обеспечить гибкое их использование в интересах сокращения эксплуатационных расходов пользователей;

модернизация и техническое перевооружение инфраструктуры (объектов) аэронавигации, укрупнение центров организации воздушного движения;

внедрение перспективных наземных, бортовых и космических средств и систем аэронавигации в соответствии с Концепцией организации воздушного движения;

внедрение перспективных систем и технологий метеорологического обеспечения аэронавигации, включая предоставление данных в реальном масштабе времени;

создание инфраструктуры единой системы поиска и спасания и современных авиационных поисково-спасательных средств.

Основными целевыми показателями, используемыми для мониторинга эффективности реализации мероприятий Программы, являются:

средняя величина налета воздушных судов в расчете на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации Программы;

повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации;

уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов.

Наряду с основными целевыми показателями при создании и развитии аэронавигационной системы планируется использовать дополнительные целевые показатели, основанные на количественных оценках выполнения тех или иных мероприятий Программы или входящего в ее состав проекта (проектов).

Основные и дополнительные целевые индикаторы и показатели Программы представлены в приложениях № 1 и 2 соответственно.

Программа выполняется в один этап, период реализации Программы - 2009 - 2020 годы.

Выполнение Программы может быть досрочно прекращено в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, если достигнуты плановые значения целевых индикаторов и показателей до конца срока ее реализации и решены поставленные задачи.

III. Перечень мероприятий Программы

Реализация мероприятий Программы осуществляется эволюционно с учетом приоритетных направлений создания и развития Аэронавигационной системы России, а также реальных источников и объемов финансирования.

Внедрение результатов реализации мероприятий Программы базируется на проведении необходимых научных исследований и разработок и совершенствовании технической базы Аэронавигационной системы России, в том числе наземных, бортовых и космических компонентов системы. В одних случаях основой для совершенствования Аэронавигационной системы России являются непосредственно результаты исследований и разработок, в других - внедрение уже разработанных техники и технологий. В большинстве же случаев мероприятия Программы включают в себя как работы в области исследований и разработок, так и работы, связанные с внедрением перспективных средств и систем аэронавигации, создаваемых на основе отечественного оборудования. В связи с этим в Программе для каждой позиции указываются объемы работ по указанным направлениям деятельности.

Развитие такой сложной системы, как аэронавигационная, требует больших инвестиционных затрат и в связи с этим обоснованного распределения финансовых и трудовых ресурсов между соответствующими мероприятиями, связанными с модернизацией Единой системы. Перечень инвестиционных мероприятий Программы (укрупненных инвестиционных проектов) представлен в приложении № 3. Методика детализации инвестиционных мероприятий (укрупненных инвестиционных проектов), реализуемых в рамках Программы, представлена в приложении № 4.

Объемы финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках Программы представлены в приложении № 5.

Система мероприятий Программы базируется на основных положениях Концепции создания и развития Аэронавигационной системы России, одобренной Правительством Российской Федерации 4 октября 2006 г. Мероприятия Программы сгруппированы по 3 направлениям:

- модернизация системы организации воздушного движения;
- развитие метеорологического обеспечения аэронавигации;
- развитие единой системы поиска и спасания.

Направление "Модернизация системы организации воздушного движения"

Мероприятия в рамках направления "Модернизация системы организации воздушного движения" позволят повысить пропускную

способность воздушного пространства Российской Федерации, полностью удовлетворить потребности в аэронавигационном обслуживании, сократить уровень транспортных издержек для населения и экономики, повысить обороноспособность страны, сократить время пассажиров в пути, повысить транспортную и экологическую безопасность.

Выгодоприобретателями в результате реализации мероприятий по этому направлению станут транспортные авиакомпании-перевозчики (прежде всего отечественные), российские аэропорты, национальный поставщик аэронавигационных услуг - федеральное государственное унитарное предприятие "Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации", а также пассажиры и владельцы грузов, пользующиеся услугами авиаперевозчиков.

Направление "Модернизация системы организации воздушного движения" включает в себя 4 укрупненных инвестиционных мероприятия и 4 укрупненных мероприятия по выполнению научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

В рамках мероприятия по созданию укрупненных центров Единой системы предлагается выполнить:

техническое перевооружение Ростовского укрупненного центра Единой системы;

техническое перевооружение Хабаровского укрупненного центра Единой системы;

реконструкцию и техническое перевооружение Магаданского укрупненного центра Единой системы;

реконструкцию и техническое перевооружение Калининградского центра Единой системы;

реконструкцию и техническое перевооружение Иркутского укрупненного центра Единой системы;

реконструкцию и техническое перевооружение Новосибирского укрупненного центра Единой системы;

техническое перевооружение и оснащение Красноярского укрупненного центра Единой системы;

строительство и оснащение Санкт-Петербургского укрупненного центра Единой системы;

реконструкцию и техническое перевооружение Самарского укрупненного центра Единой системы;

техническое перевооружение Якутского укрупненного центра Единой системы;

строительство и оснащение Тюменского укрупненного центра Единой системы;

строительство и оснащение Екатеринбургского укрупненного центра Единой системы.

Мероприятия по модернизации Московского центра автоматизированного управления воздушным движением проводятся за счет средств федерального бюджета в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2007 г. № 1130-р.

В рамках мероприятия по совершенствованию аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах планируется выполнить реконструкцию и техническое перевооружение комплекса средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи аэропортов Полярный, Советская Гавань, Тобольск, Внуково, Ванавара, Вилуйск, Владикавказ, Геленджик, Гыда, Депутатский, Кепервеем, Красноселькуп, Мезень, Мирный, Могоча, Мома, Набережные Челны, Орск, Соболево, Соловки, Сунтар, Лешуконское, Усть-Хайрюзово, Белгород, Самара (Курумоч), Калининград (Храброво), Пенза, Южно-Сахалинск, Вологда, Николаевск-на-Амуре, Новокузнецк, Олекминск, Советский, Стрежевой, Томск, Туруханск, Чебоксары, Ростов-на-Дону, Владивосток (Кневичи), Иркутск, Краснодар (Пашковский), Сочи (Адлер), Сыктывкар, Уфа, Воронеж, Киренск, Нерюнгри, Урай, Уренгой, Ухта, Хатанга, Черский, Кольцово, Шереметьево, Красноярск, Петропавловск-Камчатский, Казань, Петрозаводск, Апатиты, Братск, Ульяновск (Баратаевка), Ноябрьск, Нижнеудинск, Новосибирск (Толмачево), Хабаровск (Новый), Сургут, Тюмень (Рошино), Чита, Якутск, Амдерма, Анапа, Архангельск (Васьково), Барнаул, Благовещенск, Бодайбо, Богучаны, Бугульма, Верхневилуйск, Волгоград, Минеральные Воды, Мыс Каменный, Подкаменная Тунгуска, Оссора, Усть-Нера, Элиста, Челябинск, Магадан, Норильск, Чокурдах, Пермь, Нарьян-Мар, Улан-Удэ, Ербогачен, Анадырь, Махачкала, Нальчик, Печора, Салехард, Тарко-Сале, Оха, Тура, Архангельск (Талаги), Белоярский, Ижевск, Магнитогорск, Усть-Камчатск, Астрахань, Кемерово, Кызыл, Курган, Надым, Марково, Усть-Большерецк, Ханты-Мансийск, Абакан, Грозный, Киров, Когалым, Мурманск, Оренбург, Усинск, Экимчан, Охотск, Саратов, Североуральск, Бухта Провидения, Игарка, Южно-Курильск, Енисейск, Воркута, Кемь и Комсомольск-на-Амуре.

При этом будут достигнуты следующие результаты:

установка навигационных средств ближней навигации, включая радиотехнические системы ближней навигации (работающие в диапазоне радиочастот, выделенном для развития средств воздушной навигации), на аэродромах для внедрения стандартных схем прилета и вылета на основе процедур зональной навигации;

модернизация средств автоматизации управления воздушным движением и радиотехнического обеспечения аэродромных служб;

модернизация средств автоматизации районных центров управления воздушным движением с учетом перспектив создания укрупненных центров Единой системы;

модернизация средств наблюдения за полетами воздушных судов в районе аэродромов;

создание тренажерных и учебных центров для непрерывного поддержания профессиональных навыков персонала Единой системы.

Наряду с реконструкцией и техническим перевооружением комплекса средств управления воздушным движением, радиотехнического обеспечения полетов и электросвязи аэропортов планируется осуществить:

реконструкцию объектов Единой системы, обеспечивающих аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах (Тарки-Тау, Жигалово, Новый Васюган, Максимкин Яр и Единка);

установку навигационных средств ближней навигации, включая радиотехнические системы ближней навигации (работающие в диапазоне радиочастот, выделенном для развития средств воздушной навигации), на воздушных трассах для внедрения процедур зональной навигации и требуемых навигационных характеристик;

модернизацию средств наблюдения за полетами воздушных судов.

В рамках мероприятия по модернизации сети авиационной электросвязи и передачи данных, созданию инфраструктуры перспективной цифровой сети авиационной электросвязи предполагается осуществить:

модернизацию и техническое перевооружение опорных подсетей укрупненных центров цифровой сети интегрированной авиационной фиксированной связи, включая средства спутниковой связи, в целях обеспечения функционирования создаваемых укрупненных центров Единой системы (Хабаровского укрупненного центра, Калининградского центра, Иркутского укрупненного центра, Магаданского укрупненного центра, Самарского укрупненного центра, Екатеринбургского укрупненного центра, Санкт-Петербургского укрупненного центра,

Новосибирского укрупненного центра, Красноярского укрупненного центра, Якутского укрупненного центра, Тюменского укрупненного центра и Ростовского укрупненного центра);

техническое перевооружение подсистем управления, формирования и обработки сообщений цифровой сети интегрированной авиационной фиксированной связи и перспективной цифровой сети авиационной электросвязи в целях обеспечения функционирования создаваемых укрупненных центров Единой системы (Хабаровского укрупненного центра, Калининградского центра, Иркутского укрупненного центра, Магаданского укрупненного центра, Самарского укрупненного центра, Екатеринбургского укрупненного центра, Санкт-Петербургского укрупненного центра, Новосибирского укрупненного центра, Красноярского укрупненного центра, Якутского укрупненного центра, Тюменского укрупненного центра и Ростовского укрупненного центра);

создание сети радиосвязи и передачи данных "воздух-земля" в диапазоне высоких частот, включая строительство региональных и вспомогательных приемо-передающих центров и подсистемы управления (Магадан, Кепервеем, Анадырь, Мурманск, Санкт-Петербург, Сыктывкар, Хабаровск, Николаевск-на-Амуре, Владивосток, Тюмень, Салехард, Сургут, Красноярск, Норильск, Ванавара, Иркутск, Братск, Могоча, Якутск, Полярный и Усть-Нера);

техническое перевооружение приемо-передающих центров связи и передачи данных и средств связи "воздух-земля" в диапазоне очень высоких частот в целях обеспечения функционирования создаваемых укрупненных центров Единой системы (Хабаровского укрупненного центра, Калининградского центра, Иркутского укрупненного центра, Магаданского укрупненного центра, Самарского укрупненного центра, Екатеринбургского укрупненного центра, Санкт-Петербургского укрупненного центра, Новосибирского укрупненного центра, Красноярского укрупненного центра, Якутского укрупненного центра, Тюменского укрупненного центра и Ростовского укрупненного центра).

В рамках мероприятия по разработке и внедрению унифицированных автоматизированных систем планирования использования воздушного пространства предполагается осуществить;

создание и внедрение унифицированной интегрированной (военно-гражданской) автоматизированной системы планирования использования воздушного пространства и организации потоков воздушного движения для главного центра Единой системы;

создание и внедрение зональных унифицированных интегрированных военно-гражданских автоматизированных подсистем планирования использования воздушного пространства для оснащения создаваемых укрупненных центров Единой системы (Хабаровского укрупненного центра, Калининградского центра, Иркутского укрупненного центра, Магаданского укрупненного центра, Самарского укрупненного центра, Екатеринбургского укрупненного центра, Санкт-Петербургского укрупненного центра, Новосибирского укрупненного центра, Красноярского укрупненного центра, Якутского укрупненного центра, Тюменского укрупненного центра и Ростовского укрупненного центра);

создание и внедрение комплексов средств автоматизации планирования использования воздушного пространства для оснащения аэродромов гражданской авиации и местных диспетчерских пунктов на территории Краснодарского края (Краснодар, Геленджик, Анапа), Приморского края (Владивосток), Читинской области (Чита), Хабаровского края (Николаевск-на-Амуре, Комсомольск-на-Амуре, Советская Гавань, Хабаровск), Сахалинской области (Оха, Южно-Сахалинск), Волгоградской области (Волгоград), Республики Татарстан (Набережные Челны, Казань), Камчатского края (Петропавловск-Камчатский), Республики Саха (Якутия) (Якутск, Мирный, Нерюнгри), Ставропольского края (Минеральные Воды), Иркутской области (Иркутск, Нижнеудинск, Киренск), Ростовской области (Ростов-на-Дону), Амурской области (Благовещенск), Республики Бурятия (Улан-Удэ), Красноярского края (Красноярск, Хатанга), Пензенской области (Пенза), Томской области (Томск, Стрежевой), Республики Северная Осетия - Алания (Владикавказ), Самарской области (Самара), Чукотского автономного округа (Анадырь, Бухта Провидения), Оренбургской области (Орск), Ульяновской области (Ульяновск), Республики Башкортостан (Уфа), Республики Дагестан (Махачкала), Новосибирской области (Новосибирск), Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (Сургут, Когалым), Чувашской Республики (Чебоксары), Челябинской области (Челябинск), Магаданской области (Магадан), Ямало-Ненецкого автономного округа (Ноябрьск, Салехард, Надым, Тарко-Сале), Пермского края (Пермь), Кировской области (Киров), Тюменской области (Тюмень), Свердловской области (Екатеринбург), Ненецкого автономного округа (Нарьян-Мар), Алтайского края (Барнаул), Астраханской области (Астрахань) и Чеченской Республики (Грозный);

организацию и оснащение центров полетно-информационного обслуживания в нижнем воздушном пространстве для развития полетов авиации общего назначения и частной авиации в Московском, Санкт-Петербургском, Ростовском, Красноярском и Хабаровском укрупненных центрах Единой системы.

В рамках научного обеспечения развития системы организации воздушного движения предполагается осуществить следующие мероприятия:

исследование развития и обоснование внедрения перспективных методов организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей;

исследование развития технического обеспечения организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей;

разработка научно-методических основ концепции обеспечения заданного уровня безопасности воздушного движения в Российской Федерации;

исследование проблем оснащения парка воздушных судов Российской Федерации аэронавигационными средствами и системами в соответствии с Концепцией организации воздушного движения.

Направление "Развитие метеорологического обеспечения аэронавигации"

Мероприятия в рамках направления "Развитие метеорологического обеспечения аэронавигации" позволят повысить качество и оперативность метеорологического обеспечения аэронавигации, включая предоставление данных в реальном режиме времени, что, в свою очередь, увеличит пропускную способность и эффективность использования воздушного пространства Российской Федерации и обеспечит безопасность полетов авиации в метеорологическом отношении.

Выгодоприобретателями в результате реализации мероприятий в рамках этого направления станут авиакомпании-перевозчики, российские аэропорты, подразделения метеорологического обеспечения аэронавигации, пассажиры и владельцы грузов, пользующиеся услугами авиаперевозчиков. Значительный экономический эффект получит также и бюджетная система Российской Федерации.

Мероприятия этого направления сгруппированы в 2 раздела.

В рамках раздела "Техническая модернизация системы метеорологического обеспечения аэронавигации, создание и развитие метеорологической автоматизированной радиолокационной сети с реализацией обмена радиолокационными данными с приграничными государствами" предполагается осуществить следующие мероприятия:

создание и развитие метеорологической автоматизированной радиолокационной сети для получения информации об опасных для полетов авиации явлениях погоды, связанных с облачностью, в зоне взлета и посадки, по трассам и районам Единой системы, для чего предлагается установить 100 доплеровских метеорологических локаторов, в том числе строительство позиций и установка доплеровских метеорологических локаторов в районе аэродромов Внуково, Домодедово, Шереметьево, Стригино, Ижевск, Чебоксары, Брянск, Владимир, Рязань, Йошкар-Ола, Калуга, Орел, Саранск, Тамбов, Тверь (Мигалово), Тула, Смоленск, Ростов-на-Дону, Астрахань, Волгоград (Гумрак), Краснодар (Пашковский), Анапа (Витязево), Геленджик, Минеральные Воды, Ставрополь, Сочи (Адлер), Махачкала, Элиста, Хабаровск, Охотск, Советская Гавань, Владивосток (Кневичи), Южно-Сахалинск, Оха, Благовещенск, Архара, Магадан, Бухта Провидения, Марково, Усть-Камчатск, Тиличики, Озерная, Нижнеудинск, Бодайбо, Киренск, Багдарин, Братск, Чита, Чара, Толмачево, Барнаул, Кемерово, Томск, Колпашево, Новый Васюган, Горно-Алтайск, Енисейск, Богучаны, Кызыл, П. Тунгуска, Тура, Туруханск, Ванавара, Норильск, Хатанга, Диксон, Великие Луки, Новгород, Сыктывкар, Ухта, Воркута, Талаги, Вологда, Курумоч, Уфа, Ульяновск (Центральный), Пенза, Красный Кут, Чульман, Чокурдах, Мирный, Маган, Витим, Оленек, Нюрба, Айхал, Тобольск, Ханты-Мансийск, Белоярский, Березово, Когалым, Нижневартовск, Новый Уренгой, Салехард, Тарко-Сале, Надым, Ямбург, Ноябрьск, Кольцово и Североуральск;

оснащение различных по категории и классу аэродромов автоматизированными и автоматическими метеорологическими информационно-измерительными системами, системами прогнозирования и связи;

внедрение систем интеграции метеорологических средств (источников) информации и автоматизированных систем (средств) управления воздушным движением для реализации их взаимодействия при оснащении ими центров Единой системы и аэродромов;

модернизация технических систем (средств), систем связи и служб, предоставляющих метеорологическое обеспечение, установка измерительных средств, средств отображения, оборудования проверки, метеорологическое сопровождение технических средств;

создание и внедрение системы дистанционного обучения авиационного метеорологического персонала.

Реализация указанных мероприятий будет осуществляться по следующим направлениям:

техническое перевооружение таких авиационных метеорологических центров и станций, как Главный центр информационных технологий и метеорологического обслуживания авиации Федеральной службы по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды в г. Москве, Внуково, оперативная группа при Московском центре автоматизированного управления воздушным движением, Центральная аэрологическая обсерватория в г. Москве, Шереметьево, Домодедово, Жуковский (Раменское), Нижний Новгород, Воронеж, Ижевск, Чебоксары, Белгород, Брянск, Владимир, Йошкар-Ола, Калуга, Курск, Липецк, Саранск, Тамбов, Ярославль, Старый Оскол, Кострома, Ростов-на-Дону, Астрахань, Волгоград, Краснодар, Минеральные Воды, Ставрополь, Сочи, Анапа, Майкоп, Махачкала, Нальчик, Элиста, Владикавказ, Геленджик, Таганрог, Грозный, Хабаровск, Владивосток, Южно-Сахалинск, Николаевск-на-Амуре, Благовещенск, Зональное, Оха, Ноглики, Комсомольск-на-Амуре, Хурба, Охотск, Бованенково, Советская Гавань, Зея, Свободный, Тында, Чумикан, Богородское, Магадан, Елизово, Анадырь, Корф, Кепервеем, Певек, Усть-Камчатск, Тигиль, Оссора, Палана, Лаврентия, Озерная, Мыс Шмидта, Бухта Провидения, Калининград, Иркутск, Чита, Братск, Улан-Удэ, Иркутск-2, Киренск, Бодайбо, Нижнеудинск, Усть-Кут, Мама, Ербогачен, Нижнеангарск, Чара, Новосибирск, Кемерово, Барнаул, Томск, Новокузнецк, Колпашево, Стрежевой, Новосибирск (Ельцовка), Красноярск, Норильск, Абакан, Кызыл, Туруханск, Игарка, Тура, Хатанга, П. Тунгуска, Богучаны, Дудинка, Пулково, Архангельск, Сыктывкар, Мурманск, Вологда, Воркута, Каменный Мыс, Нарьян-Мар, Печора, Усинск, Ухта, Васьково, Котлас, Псков, Петрозаводск, Череповец, Амдерма, Варандей, Инта, Вуктыл, Мезень, Яр-Сале, Харьяга, Самара, Казань, Уфа, Оренбург, Орск, Саратов (Центральный), Ульяновск, Бегишево, Ульяновск (Восточный), Пенза, Бугульма, Бугуруслан, Красный Кут, Якутск, Чульман, Мирный, Полярный, Тикси, Батагай, Ленск, Маган, Олекминск, Нюрба, Витим,

Оленек, Айхал, Тюмень (Рошино), Нижневартовск, Ханты-Мансийск, Омск, Салехард, Сургут, Когалым, Ноябрьск, Советский, Надым, Новый Уренгой, Белоярский, Березово, Нягань, Тарко-Сале, Тобольск, Тазовск, Тара, Екатеринбург, Челябинск, Пермь, Магнитогорск, Курган и Киров.

В рамках раздела "Проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию и совершенствованию технологий и методов системы метеорологического обеспечения авионавигации" предполагается осуществить следующие мероприятия:

научно-техническое обеспечение комплекса работ по совершенствованию системы организации метеорологического обеспечения авионавигации для создаваемых укрупненных центров Единой системы;

проведение прикладных исследований в области создания и совершенствования технологий и методов метеорологического обеспечения авионавигации, соответствующих стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации, для укрупненных центров Единой системы;

создание новых и совершенствование имеющихся высокоскоростных телекоммуникационных технологий на основе применения спутниковых комплексов, использующих ресурсы спутниковых систем глобальной связи и интернет-технологии;

проведение исследований в области создания и совершенствования технологий на базе использования информационных и измерительных систем с функциями автоматического формирования сводок комплексирования метеорологических данных для укрупненных центров Единой системы;

проведение прикладных исследований в области обнаружения облаков вулканического пепла с использованием радиолокационных и спутниковых средств и прогнозирования их перемещения на основе усовершенствованных моделей атмосферы;

усовершенствование технологий прогнозирования особых явлений погоды, параметров ветра, температуры на верхних, средних и нижних уровнях на основе продукции гидродинамических моделей и усвоения данных сети доплеровских метеорологических радиолокаторов для выпуска карт в целях формирования полетной документации и для прогнозирования опасных для авиации явлений и условий погоды в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой Международной организации гражданской авиации.

Направление "Развитие единой системы поиска и спасания"

Реализация мероприятий в рамках направления "Развитие единой системы поиска и спасания" позволит повысить уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов, сократить время поиска и спасания пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, уменьшить тяжесть последствий и сократить потери от авиационных происшествий.

Основными выгодоприобретателями от реализации указанных мероприятий станут транспортные авиакомпании-перевозчики, федеральное бюджетное учреждение "Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания", пассажиры и общество в целом. Следовательно, значительный эффект получит и бюджетная система страны.

В рамках мероприятия по строительству зданий и сооружений авиационных поисково-спасательных центров единой системы поиска и спасания для эффективной организации поисково-спасательной службы и по обеспечению координации проведения поисково-спасательных операций в пределах зоны поиска и спасания предлагается осуществить строительство зданий и сооружений для размещения авиационных поисково-спасательных центров в гг. Москве, Ростове-на-Дону, Хабаровске, Петропавловске-Камчатском, Калининграде, Иркутске, Новосибирске, Санкт-Петербурге, Ухте, Самаре, Екатеринбурге и Челябинске, а также произвести техническое перевооружение координационных центров поиска и спасания (комплекса средств автоматизации, единой геоинформационной системы, системы связи, системы управления, оповещения и информационного обеспечения координационных центров поиска и спасания, электронных средств коллективного пользования, обеспечивающих отображение исходных данных и видеоинформации, автоматизированных рабочих мест, сопряженных с автоматизированными системами управления воздушным движением Единой системы и информационно-управляющей системой Российской системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций гг. Москвы, Ростова-на-Дону, Калининграда и Санкт-Петербурга.

В рамках мероприятия по строительству (реконструкции) учебных центров подготовки персонала единой системы поиска и спасания для внедрения образовательных технологий с целью повышения квалификации персонала, а также создания единого учебно-информационного пространства в системе поиска и спасания предлагается строительство

зданий для размещения учебного центра подготовки персонала в гг. Москве, Хабаровске, Ростове-на-Дону, Махачкале и Екатеринбурге.

Необходимо отметить, что строительство зданий для размещения 5 учебных центров единой системы поиска и спасания отдельно от зданий авиационных поисково-спасательных центров обусловлено следующими причинами:

авиационные поисково-спасательные центры планируется расположить непосредственно в аэропортах, что обусловлено их функциональным назначением;

аэропорты, как правило, располагаются на значительном удалении от городов (25 - 40 км), что создает сложности при доставке сотрудников и слушателей курсов к месту проведения занятий;

создание на территории аэропортов необходимых условий для проживания, питания и учебы слушателей курсов повлечет значительное увеличение текущих расходов;

присутствие на закрытой территории аэропортов слушателей курсов усложняет работу служб авиационной безопасности аэропорта.

Также предполагается осуществление реконструкции Главного авиационного координационного центра поиска и спасания единой системы поиска и спасания, его оснащение комплексом средств связи, передачи данных и автоматизации процессов организации планирования и проведения авиационного поиска и спасания воздушных судов и космических объектов и сопряжение (используя в своем составе оборудование телекоммуникационных трактов) с региональными координационными центрами поиска и спасания, автоматизированными системами управления воздушным движением Единой системы и информационно управляющей системой Российской системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также оборудование зала оперативного управления электронными средствами коллективного пользования (г. Москва).

Для обеспечения разработки перспективных поисково-спасательных средств предполагается осуществить мероприятия по разработке образцов комплексов специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения:

поисково-спасательного самолета на базе среднего транспортного самолета;

поисково-спасательного самолета на базе большого транспортного самолета;

поисково-спасательного вертолета на базе транспортного вертолета; автомобиля повышенной проходимости.

В рамках мероприятия по оснащению авиационных поисково-спасательных подразделений единой системы поиска и спасания современной авиационной и наземной поисково-спасательной техникой, перспективными поисково-спасательными средствами, оборудованием и снаряжением в соответствии со штатной структурой предлагается в целях технического перевооружения (приобретения оборудования, не входящего в смету стройки) приобретение воздушных судов и наземной техники для оснащения авиационных поисково-спасательных центров в гг. Хабаровске, Москве, Калининграде, Санкт-Петербурге, Петропавловске-Камчатском, Новосибирске, Ухте, Ростове-на-Дону, Иркутске и Самаре в количестве 24 поисково-спасательных вертолетов на базе транспортного вертолета и 24 поисково-спасательных автомобилей повышенной проходимости.

Мероприятия Программы ориентированы на решение проблемной ситуации и предотвращение рисков, связанных с отсутствием современных средств аэронавигационного обеспечения воздушного движения. При этом анализ фактически выполненных мероприятий по модернизации Единой системы не выявил негативных последствий их реализации.

IV. Обоснование ресурсного обеспечения Программы

Финансирование мероприятий Программы предусматривается осуществлять как за счет средств внебюджетных источников, так и за счет средств федерального бюджета.

Общий размер расходов, связанных с реализацией мероприятий Программы, составляет 90889,1 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), в том числе капитальные вложения - 89427,8 млн. рублей, затраты на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы - 1461,3 млн. рублей.

При этом объем финансирования за счет средств федерального бюджета составляет 59124,2 млн. рублей, а за счет средств внебюджетных источников - 31764,9 млн. рублей.

Основными источниками внебюджетных средств являются финансовые средства, поступающие в виде аэронавигационных сборов.

Привлечение заемных средств для реализации Программы не планируется, так как это связано с высокими финансовыми рисками.

Объем финансирования Программы приведен в приложении № 6.

V. Механизм реализации Программы

Государственным заказчиком - координатором Программы является Министерство транспорта Российской Федерации.

Государственными заказчиками Программы являются:

в отношении объектов Единой системы и объектов единой системы поиска и спасания - Федеральное агентство воздушного транспорта;

в отношении объектов метеорологического обеспечения аэронавигации - Федеральная служба по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

Управление реализацией Программы, а также контроль за ее выполнением и эффективностью расходования средств федерального бюджета осуществляет государственный заказчик - координатор Программы.

Управление реализацией Программы производится в соответствии с порядком разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594, и с положением об управлении реализацией Программы, утверждаемым Министерством транспорта Российской Федерации, определяющим порядок взаимодействия государственных заказчиков Программы, порядок принятия решений, проведения независимой экспертизы, ресурсного обеспечения мероприятий Программы, мониторинга хода их реализации и механизма корректировки.

Распределение объемов финансирования, приведенных в приложении № 3 к Программе, по объектам капитального строительства формируется в ежегодно утверждаемой федеральной адресной инвестиционной программе на текущий год и плановый период.

Предложения о распределении объемов финансирования, приведенные в приложении № 3 к Программе, по объектам капитального строительства вносятся государственными заказчиками Программы в соответствии с правилами формирования и реализации федеральной адресной инвестиционной программы.

Основанием для размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ и оказание услуг для федеральных государственных нужд является федеральная адресная инвестиционная программа на текущий год и плановый период.

Основным видом отчетности о ходе выполнения государственных контрактов (договоров подряда) являются ежеквартальное федеральное статистическое наблюдение (формы № 1-ФП, № 1-ФП (индикаторы), № 1-торги, № 1-БЗ, № 1-БЗ (инвестиции), а также формы Министерства экономического развития Российской Федерации по ежеквартальной отчетности о ходе выполнения федеральных целевых программ и реализации федеральной адресной инвестиционной программы.

Государственный заказчик - координатор Программы и государственные заказчики Программы представляют отчетные документы о ходе реализации Программы в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594.

VI. Оценка социально-экономической и экологической эффективности реализации Программы

Экономическая эффективность реализации Программы

Расчеты социально-экономической эффективности реализации Программы выполнены на основе методических рекомендаций по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных 21 июня 1999 г. Министерством экономики Российской Федерации, Министерством финансов Российской Федерации и Государственным комитетом Российской Федерации по строительной, архитектурной и жилищной политике.

Оценка эффективности реализации Программы производится по качественным и количественным показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности. Количественными показателями являются показатели интегрального дисконтированного эффекта, а качественными - показатели окупаемости мероприятий с учетом дисконтирования.

Показатель общественной эффективности (интегральный эффект или чистый дисконтированный доход) - это разность между доходами общества, получаемыми от реализации инвестиционных проектов Программы, и расходами на их осуществление за весь период реализации Программы.

Показатель коммерческой эффективности - это сумма чистой прибыли, полученной от реализации инвестиционных проектов Программы, за вычетом расходов на их осуществление за весь период реализации Программы.

Показатель бюджетной эффективности - это суммарное превышение прироста средств, поступающих в бюджеты всех уровней в виде налогов и сборов, над средствами, выделяемыми этими бюджетами в виде инвестиций, за весь период реализации Программы.

Приоритет в оценке эффективности реализации Программы отдается показателям общественной эффективности, поскольку они позволяют наиболее полно оценить экономические последствия ее реализации.

Расчеты эффективности реализации Программы выполнены для периода 2009 - 2030 годов исходя из прогнозируемого прироста доходов, связанных с увеличением объемов работы транспортных организаций и ставок основных налогов в соответствии с Налоговым кодексом Российской Федерации.

Расчет эффективности осуществлялся в ценах соответствующих лет, при этом по рекомендации государственного заказчика - координатора Программы норматив дисконтирования принят постоянным и равным 13 процентам. Среднегодовой уровень инфляции в сфере инвестиционной деятельности принят равным 5 процентам, а уровень рисков для участников инвестиционных проектов с учетом масштабной государственной поддержки оценен как минимальный.

С учетом большого количества проектов, включенных в Программу, а также предварительного характера проработки большинства из них показатели эффективности Программы в целом определены на основе экспертных оценок сроков окупаемости для отдельных групп проектов с учетом их удельного веса в общих расходах. При этом мультипликативный эффект в нетранспортных отраслях экономики принят равным 20 процентам коммерческого эффекта для пользователей воздушного пространства Российской Федерации.

Качественным показателем эффективности Программы является срок окупаемости с учетом дисконтирования - минимальный период, по истечении которого накопленный дисконтированный эффект становится и в дальнейшем остается неотрицательным, то есть период, за который первоначальные вложения и другие затраты, связанные с инвестиционным проектом (или программой), покрываются суммарными результатами его функционирования.

Срок окупаемости рассчитан для общественной, коммерческой и бюджетной эффективности.

Общественная эффективность Программы в виде суммарного чистого дисконтированного дохода составит 56,7 млрд. рублей,

коммерческая - 19,9 млрд. рублей, бюджетная - 8,6 млрд. рублей. Расчет показателей эффективности Программы приведен в приложении № 7.

Положительный финансовый результат при оценке общественной эффективности Программы будет получен к 2024 году, коммерческой и бюджетной эффективности - к 2028 году.

Оценка социальных и экологических последствий реализации Программы

Социальный эффект от реализации Программы и внедрения перспективной аэронавигационной системы будет выражен в следующем:

повышение уровня безопасности воздушного движения к 2020 году в 1,5 раза, что позволит с 2009 по 2020 год предотвратить потенциальные катастрофы магистральных воздушных судов и получить экономический эффект в размере 11 млрд. рублей;

получение экономического эффекта в размере 15 млрд. рублей за счет сокращения потерь времени пассажиров в пути;

повышение производительности труда персонала, занятого на предприятиях аэронавигационной системы, в 1,5 раза;

обеспечение роста реальных доходов персонала, занятого на предприятиях аэронавигационной системы, не менее чем на 6 - 7 процентов ежегодно.

Требования охраны окружающей среды будут обеспечиваться путем снижения:

эмиссии газов двигателей воздушных судов вследствие экономии авиатоплива в полете в размере 3,55 млн. тонн, из них 1,67 млн. тонн - в районе аэродромов;

влияния шума двигателей на жилые районы вследствие оптимизации траекторий маневрирования воздушных судов в районе аэродромов;

влияния на население электромагнитного излучения при переходе с традиционных радиотехнических средств на перспективные.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

ОСНОВНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ

**Федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации
воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"**

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	2009 - 2020 годы - всего	В том числе									
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год

Всего по Программе

- | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| 1. Средняя величина налета воздушных судов в расчете на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с аэронавигационным обслуживанием, с начала реализации Программы | часов | 7×10^4 | $9,8 \times 10^4$ | $8,2 \times 10^4$ | $8,4 \times 10^4$ | $8,7 \times 10^4$ | $8,9 \times 10^4$ | 9×10^4 | $9,2 \times 10^4$ | $9,4 \times 10^4$ | $9,6 \times 10^4$ | $9,7 \times 10^4$ | $9,7 \times 10^4$ | $9,75 \times 10^4$ | $9,8 \times 10^4$ |
| 2. Число введенных в эксплуатацию укрупненных центров управления воздушным движением | единиц | - | 13 | - | - | 2 | 4* | 1 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | - | - |

Направление "Модернизация системы организации воздушного движения"

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	2009 - 2020 годы - всего	В том числе							2020 год					
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год		2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	
3. Число введенных в эксплуатацию доплеровских азимутально-дальномерных радиомаяков, радиотехнических систем ближней навигации, дальномерных радиомаяков	единиц	35	106	4	8	4	12	12	12	6	10	13	13	7	6	5
4. Число введенных в эксплуатацию средств автоматизации управления воздушным движением аэродромов	"-	160	48	1	2	6	9	9	6	3	3	3	3	2	2	2
5. Число введенных в эксплуатацию систем управления наземным движением и контроля за ним	"-	1	5	-	-	-	1	1	-	1	1	1	-	1	-	-
6. Число введенных в эксплуатацию многопозиционных систем наблюдения	"-	-	5	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	1	1	1
7. Число введенных в эксплуатацию аэродромных радиолокационных комплексов (модернизация)	"-	145	51	2	4	6	3	6	6	6	6	6	5	4	2	1
8. Число введенных в эксплуатацию трассовых радиолокационных комплексов	"-	21	7	-	-	-	-	1	2	1	1	1	1	1	-	-

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	2009 - 2020 годы - всего	В том числе													
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год		
9. Число введенных в эксплуатацию средств вторичной радиолокации, в том числе режим 1090 ES	единиц	81	62	-	5	5	7	7	6	6	7	7	7	7	7	4	2
10. Число введенных в эксплуатацию средств автоматического зависящего наблюдения (вещательного типа)	-"	-	150	-	-	-	6	6	6	15	13	20	20	25	25	25	20
11. Число введенных в эксплуатацию центров коммутации сообщений	-"	91	84	-	7	7	13	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7
12. Число введенных в эксплуатацию узлов опорной сети цифровой сети интегрированной авиационной фиксированной связи	-"	-	176	-	-	-	-	20	25	20	36	33	22	10	10	10	10
13. Число введенных в эксплуатацию приемопередающих центров и центров обработки данных сети передачи данных "воздух-земля" в диапазоне высоких частот	-"	-	22	-	-	3	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	2009 - 2020 годы - всего	В том числе													
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год		
14. Число введенных в эксплуатацию земных станций спутниковой связи	единиц	60	57	-	2	5	5	5	10	5	5	5	5	5	5	6	6
15. Число введенных в эксплуатацию рутеров сети перспективной цифровой сети авиационной электросвязи	"-	-	157	-	-	-	-	-	-	15	24	24	24	24	24	24	22
16. Число введенных в эксплуатацию автоматизированных приемно-передающих центров	"-	7	354	-	5	12	23	23	20	54	52	56	46	46	46	20	20
17. Число введенных в эксплуатацию средств связи диапазонов очень высоких частот, высоких частот и метеовещания службы автоматической передачи информации в районе аэродрома	"-	7640	250	-	46	45	30	30	30	15	15	20	15	15	14	10	10
18. Повышение оправдываемости прогнозов погоды по аэродромам Российской Федерации	процентов	84	91	84	84	84,7	85,4	85,4	86	87	87,5	88,2	88,9	90	90	91	91

Направление "Развитие метеорологического обеспечения авионавигации"

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	2009 - 2020 годы - всего	В том числе													
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год		
19. Число введенных в эксплуатацию доплеровских метеорологических радиолокаторов	комплекс- тов	1	100	-	-	5	10	10	12	10	10	10	10	10	11	11	11
20. Число введенных в эксплуатацию автоматизированных и автоматических метеорологических измерительных и информационных систем, систем прогнозирования и связи	-"	95	817	35	29	59	77	43	32	74	83	91	90	98	106		
21. Число введенных в эксплуатацию систем интеграции метеорологических средств (источников) информации и автоматизированных систем обслуживания воздушного движения	-"	7	184	8	6	14	16	10	7	17	19	20	21	22	24		
22. Число введенных в эксплуатацию программно-аппаратных средств дистанционного обучения	-"	-	306	17	20	12	15	9	17	30	45	45	19	42	35		

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	В том числе												
			2009 - 2020 годы - всего	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
23. Число введенных в эксплуатацию технических средств - измерителей метеопараметров, средств отображения, оборудования поверки, аттестации и метеорологических измерений	комплекс- тов	6120	760	42	48	28	37	37	45	72	109	109	47	101	85
Направление "Развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания"															
24. Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов	процентов	70	100	73	73	73	73	75	78	80	84	88	92	96	100
25. Число введенных в эксплуатацию авиационных поисково-спасательных центров	единиц	-	18	-	-	1	1	1	-	1	-	2	1	7	5
26. Закупка новой авиационной и наземной техники:															
самолетов и вертолетов	штук	-	24	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2	3	17
автомобилей повышенной проходимости	"-	-	24	-	-	-	-	-	-	-	1	2	3	3	15

* С учетом Московского центра Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, модернизация которого проводится за счет средств федерального бюджета в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 августа 2007 г. № 1130-р.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"

(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛЕВЫЕ ИНДИКАТОРЫ И ПОКАЗАТЕЛИ

**федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации
воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"**

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	Целевое значение	В том числе							
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год

1. Рост числа полетов, обслуженных
аэронавигационной системой

полетов	$1,01 \times 10^6$	$1,98 \times 10^6$	$0,87 \times 10^6$	$1,11 \times 10^6$	$1,12 \times 10^6$	$1,26 \times 10^6$	$1,34 \times 10^6$	$1,42 \times 10^6$	$1,5 \times 10^6$	$1,59 \times 10^6$	$1,68 \times 10^6$	$1,78 \times 10^6$	$1,88 \times 10^6$	$1,98 \times 10^6$
---------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	-------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

2. Средняя величина налета воздушных судов на 1 инцидент, произошедший по причинам, связанным с организацией воздушного движения, с начала реализации Программы

часов	$9,5 \times 10^4$	$11,6 \times 10^4$	$9,9 \times 10^4$	$10,14 \times 10^4$	$10,3 \times 10^4$	$10,5 \times 10^4$	$10,7 \times 10^4$	$10,9 \times 10^4$	$11,1 \times 10^4$	$11,2 \times 10^4$	$11,3 \times 10^4$	$11,4 \times 10^4$	$11,5 \times 10^4$	$11,6 \times 10^4$
-------	-------------------	--------------------	-------------------	---------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

	Единица измерения	Базовое значение (на 2007 год)	Целевое значение	В том числе							2020 год				
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год		2016 год	2017 год	2018 год	2019 год
3. Среднее количество обслуживаемых воздушных судов (полетов) в районе аэродрома на одного диспетчера	полетов	227	445	176	240	203	215	240	352	370	380	399	417	425	445
4. Процент количества заявок, обработанных автоматизированным способом, от общего количества поданных заявок	процент	20	92	38	51	51	59	62	66	70	74	78	82	88	92
5. Процент охвата территории Российской Федерации системами автоматизации планирования использования воздушного пространства	%"	-	96	19	57	52	57	62	66	71	75	80	85	90	96
6. Сокращение времени поиска и спасения	минут	250	120	240	230	230	220	210	200	190	180	165	150	135	120

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

П Е Р Е Ч Е Н Ь

**инвестиционных мероприятий (укрупненных инвестиционных проектов) федеральной целевой программы
"Модернизация Единой системы организации воздушного
движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Источник финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе									
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год

Направление "Модернизация системы организации воздушного движения"

1. Создание крупных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации	все	7056,9	145,4	413,2	533,1	1039,2	778,2	558,8	926	1896	627	140	-	-
	в том числе: средства федерального бюджета	4227	17	5,8	337,4	157,8	310	320	766	1546	627	140	-	-
внебюджетные источники	2829,9	128,4	407,4	195,7	881,4	468,2	238,8	160	350	-	-	-	-	

	Источник финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе							2019 год	2020 год	
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год			
				год	год	год	год	год	год	год			
техническое перевооружение Хабаровского укрупненного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Хабаровск	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2011 год	479,7	113,4	278,7	87,6	-	-	-	-	-	-	-
реконструкция и техническое перевооружение Калининградского центра, включая поставки	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2012 год	267	45,1	59,7	161,2	-	-	-	-	-	-	-
оборудования, не входящего в смету стройки, г. Калининград	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2012 год	363,9	74,9	29	260	-	-	-	-	-	-	-
реконструкция технологического здания (площадью 1280 кв. м) и техническое перевооружение Иркутского укрупненного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Иркутск	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2012 год	363,9	74,9	29	260	-	-	-	-	-	-	-

Источники финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
реконструкция и техническое перевооружение Магаданского укупленного центра, включая строительство технологического здания (площадью до 1300 кв.м), г. Магадан	2012 год	203,1	17	-	122,2	63,9	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		197	17	-	122,2	57,8	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		6,1	-	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
реконструкция технологического здания (площадью до 1300 кв.м), г. Магадан	2012 год	424	-	5,8	234,6	183,6	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		321	-	5,8	215,2	100	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		103	-	-	19,4	83,6	-	-	-	-	-	-	-	-
переворужение Самарского укупленного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Самара	2014 год	833,2	-	7,7	-	261,5	400	164	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		833,2	-	7,7	-	261,5	400	164	-	-	-	-	-	-
реконструкция и техническое перевооружение Магаданского укупленного центра, включая строительство технологического здания (площадью до 1300 кв.м), г. Магадан	2012 год	203,1	17	-	122,2	63,9	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		197	17	-	122,2	57,8	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		6,1	-	-	6,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
реконструкция технологического здания (площадью до 1300 кв.м), г. Магадан	2012 год	424	-	5,8	234,6	183,6	-	-	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		321	-	5,8	215,2	100	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		103	-	-	19,4	83,6	-	-	-	-	-	-	-	-
переворужение Самарского укупленного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Самара	2014 год	833,2	-	7,7	-	261,5	400	164	-	-	-	-	-	-
в том числе: средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		833,2	-	7,7	-	261,5	400	164	-	-	-	-	-	-

	Источники финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе							2019 год	2020 год			
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год			2016 год	2017 год	2018 год
техническое перевооружение Ростовского укрупненного центра, включая замену автоматизированной системы организации воздушного движения, г. Ростов-на-Дону	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2018 год	530	14	1	-	-	-	15	10	150	200	140	-	-
строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Санкт-Петербурга укрупненного центра, г. Санкт-Петербург	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2015 год	1120	-	-	-	85	310	320	405	-	-	-	-	-
реконструкция технологического здания и техническое перевооружение Новосибирского укрупненного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Новосибирск	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2016 год	557,6	-	-	-	24	16	-	155,3	362,3	-	-	-	-
			517,6	-	-	-	-	-	-	155,3	362,3	-	-	-	-
			40	-	-	-	24	16	-	-	-	-	-	-	-

	Источники финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе													
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год		
техническое перевооружение Красноярского укупленного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Красноярск	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2016 год	525	-	-	-	-	-	-	25	150	350	-	-	-	-	-
техническое перевооружение Якутского укупленного центра, включая оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения, г. Якутск	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2016 год	659,4	-	-	-	-	16,2	10,8	205,7	426,7	426,7	-	-	-	-	-
строительство технологического здания и оснащение автоматизированной системой организации воздушного движения Тюменского укупленного центра, г. Тюмень	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2017 год	1094	-	-	-	-	36	24	-	607	427	427	-	-	-	-
			60	-	-	-	-	36	24	-	-	-	-	-	-	-	-

	Источники финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
				год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год
2. Совершенствование аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2020 год	30593,7	1803,2	2081,5	2817,1	3387,1	4178,2	2593,8	1503,9	2365,2	2061,2	2517,8	2855,9	2428,8
			13385,1	606,6	1171	1536,6	821,4	632,2	337	-	883	1044,6	1814,3	2410,1	2128,3
			17208,6	1196,6	910,5	1280,5	2565,7	3546	2256,8	1503,9	1482,2	1016,6	703,5	445,8	300,5
3. Модернизация сети авиационной электросвязи и передачи данных, создание инфраструктуры перспективной цифровой сети авиационной электросвязи	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2020 год	16528,7	89,5	109,5	98,5	865,2	916,4	1545,1	1423,2	1730,2	2221,5	2619,2	2571,3	2339,1
			6672	-	-	-	-	-	63,9	-	620,2	1191,5	1619,2	1671,3	1505,9
			9856,7	89,5	109,5	98,5	865,2	916,4	1481,2	1423,2	1110	1030	1000	900	833,2
4. Разработка и внедрение унифицированных автоматизированных систем планирования использования воздушного пространства	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники	2020 год	1159,6	85,3	17,9	75,8	331,7	243,9	175	40	45	50	80	15	-
			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			1159,6	85,3	17,9	75,8	331,7	243,9	175	40	45	50	80	15	-
	всего по направлению		55338,9	2123,4	2622,1	3524,5	5623,2	6116,7	4872,7	3893,1	6036,4	4959,7	5357	5442,2	4767,9
	в том числе:		24284,1	623,6	1176,8	1874	979,2	942,2	720,9	766	3049,2	2863,1	3573,5	4081,4	3634,2
	средства федерального бюджета		31054,8	1499,8	1445,3	1650,5	4644	5174,5	4151,8	3127,1	2987,2	2096,6	1783,5	1360,8	1133,7
	внебюджетные источники														

Источники финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
			год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год	год
Направление "Развитие метеорологического обеспечения авионавигации"														
5. Строительство позиций и всего	2020 год	10023,8	51,8	71,4	910,2	586,7	887,4	1032,2	805,4	942,6	1039,8	1054,5	1207,5	1434,3
установка доплеровских метеорологических локаторов в районе аэродромов Российской Федерации		10023,8	51,8	71,4	910,2	586,7	887,4	1032,2	805,4	942,6	1039,8	1054,5	1207,5	1434,3
в том числе:		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6. Техническое перевооружение авиационных метеорологических центров и станций	2020 год	6247,5	272,5	226,2	440,2	642,1	342,7	224	571,8	649,6	700,1	694,9	739,2	744,2
в том числе:		5747,8	243,4	193,1	420,8	610,4	309,7	206,3	513,6	569,6	616,4	641,1	679,2	744,2
средства федерального бюджета		499,7	29,1	33,1	19,4	31,7	33	17,7	58,2	80	83,7	53,8	60	-
внебюджетные источники		16271,3	324,3	297,6	1350,4	1228,8	1230,1	1256,2	1377,2	1592,2	1739,9	1749,4	1946,7	2178,5
всего по направлению		15771,6	295,2	264,5	1331	1197,1	1197,1	1238,5	1319	1512,2	1656,2	1695,6	1886,7	2178,5
в том числе:		499,7	29,1	33,1	19,4	31,7	33	17,7	58,2	80	83,7	53,8	60	-
средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Направление "Развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания"														
7. Строительство зданий и сооружений		5496,2	105	200	415,7	128,8	120	92,7	99,4	230,7	634,1	856,7	971,7	1641,4
авиационных поисково-спасательных центров единой системы авиационно-космического поиска и спасания для эффективной организации поисково-спасательной службы и		5496,2	105	200	415,7	128,8	120	92,7	99,4	230,7	634,1	856,7	971,7	1641,4
в том числе:		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
космического поиска и спасания для эффективной организации поисково-спасательной службы и		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

	Источник финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе												
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	
обеспечения																
координации проведения поисково-спасательных операций в пределах зоны поиска и спасания																
8. Реконструкция Главного авиационного координационного центра поиска и спасания единой системы авиационно-космического поиска и спасания, его оснащение комплексом средств связи, передачи данных и автоматизации процессов организации планирования и проведения авиационного поиска и спасания воздушных судов и космических объектов и сопряжение (используя в своем составе оборудование телекоммуникационных трактов) с региональными координационными центрами поиска и спасания, автоматизированными системами управления воздушным движением	всего в том числе: средства федерального бюджета внебюджетные источники		1412,3	-	-	-	-	-	22,7	25,3	305	335,7	389,8	333,8	-	-
			1412,3	-	-	-	-	-	22,7	25,3	305	335,7	389,8	333,8	-	-

	Источник финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе															
				2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год				
Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации и информационно - управляющей системой Российской системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также оборудование зала оперативного управления электронными средствами коллективного пользования, г. Москва																			
9. Строительство (реконструкция) учебных центров подготовки персонала единой системы авиационно-космического поиска и спасения для внедрения образовательных технологий с целью повышения квалификации персонала, а также создания единого учебно-информационного пространства в системе поиска и спасения																			
	всего		1322,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78,1	425	458	361,2	-	-	-
	в том числе:																		
	средства федерального бюджета		1322,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78,1	425	458	361,2	-	-	-
	внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Источник финансирования	Срок ввода в действие	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
10. Оснащение авиационных поисково-спасательных подразделений единой системы авиационно-космического поиска и спасания современной авиационной и наземной поисково-спасательной техникой, перспективными поисково-спасательными средствами, оборудованием и снаряжением в соответствии со штатной структурой		9586,9	-	-	-	-	-	-	-	104,4	1338,7	1570,2	1798,7	4774,9
в том числе:		9586,9	-	-	-	-	-	-	-	104,4	1338,7	1570,2	1798,7	4774,9
средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
всего по направлению		17817,7	105	200	415,7	128,8	120	115,4	124,7	718,2	2733,5	3274,7	3465,4	6416,3
в том числе:		17817,7	105	200	415,7	128,8	120	115,4	124,7	718,2	2733,5	3274,7	3465,4	6416,3
средства федерального бюджета		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
внебюджетные источники		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
всего по Программе		89427,9	2552,7	3119,7	5290,6	6980,8	7466,8	6244,3	5395	8346,8	9433,1	10381,1	10854,3	13362,7
в том числе:		89427,9	2552,7	3119,7	5290,6	6980,8	7466,8	6244,3	5395	8346,8	9433,1	10381,1	10854,3	13362,7
средства федерального бюджета		57873,4	1023,8	1641,3	3620,7	2305,1	2259,3	2074,8	2209,7	5279,6	7252,8	8543,8	9433,5	12229
внебюджетные источники		31554,5	1528,9	1478,4	1669,9	4675,7	5207,5	4169,5	3185,3	3067,2	2180,3	1837,3	1420,8	1133,7

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

МЕТОДИКА

детализации инвестиционных мероприятий (укрупненных инвестиционных проектов), реализуемых в рамках федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"

1. Настоящая методика предназначена для определения общих требований к порядку детализации инвестиционных мероприятий (укрупненных инвестиционных проектов) (далее - мероприятия), реализуемых в рамках федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)" (далее - Программа).

2. Детализация мероприятий, финансирование которых осуществляется за счет средств федерального бюджета, проходит в процессе формирования и реализации федеральной адресной инвестиционной программы на очередной финансовый год и плановый период, в рамках которой государственные заказчики Программы по согласованию с государственным заказчиком - координатором Программы и Министерством экономического развития Российской Федерации с учетом требований порядка разработки и реализации федеральных целевых программ и межгосударственных целевых программ, в осуществлении которых участвует Российская Федерация, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 1995 г. № 594, определяют очередность выполнения отдельных объектов, которые включают в различном сочетании строительство, реконструкцию и техническое перевооружение объектов капитального строительства.

3. Детализация мероприятий, финансирование которых осуществляется за счет средств внебюджетных источников, проходит в

процессе формирования и выполнения программ деятельности заказчиков-застройщиков по реализации Программы, подведомственных Федеральному агентству воздушного транспорта и Федеральной службе по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды.

4. Суммарная стоимость работ в отношении детализированных объектов в рамках мероприятий, финансирование которых осуществляется за счет средств федерального бюджета, не должна превышать объем финансирования, предусмотренный Программой.

5. В рамках направления "Модернизация системы организации воздушного движения" предусматривается осуществление следующих мероприятий, подлежащих детализации:

совершенствование аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах;

модернизация сети авиационной электросвязи и передачи данных, создание инфраструктуры перспективной цифровой сети авиационной электросвязи;

разработка и внедрение унифицированных автоматизированных систем планирования использования воздушного пространства.

6. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по совершенствованию аэронавигационного обслуживания полетов в районе аэродромов и на воздушных трассах определяется государственным заказчиком с учетом:

подготовки аэродромной сети к проведению особо важных мероприятий, определенных Президентом Российской Федерации и Правительством Российской Федерации;

развития аэропортовой инфраструктуры, проводимой в рамках подпрограммы "Гражданская авиация" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)";

сроков ввода в эксплуатацию укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система);

уровня износа оборудования и количества самолетовылетов.

7. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по модернизации сети авиационной электросвязи и передачи данных, созданию инфраструктуры перспективной цифровой сети авиационной электросвязи определяется государственным заказчиком с учетом сроков ввода в эксплуатацию укрупненных центров Единой системы.

8. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по разработке и внедрению унифицированных автоматизированных систем планирования использования воздушного пространства определяется государственным заказчиком с учетом:

сроков ввода в эксплуатацию укрупненных центров Единой системы; развития аэропортовой инфраструктуры, проводимой в рамках подпрограммы "Гражданская авиация" федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)".

9. В рамках направления "Развитие метеорологического обеспечения аэронавигации" предусматривается осуществление следующих мероприятий, подлежащих детализации:

строительство позиций и установка доплеровских метеорологических локаторов в районе аэродромов Российской Федерации;

техническое перевооружение авиационных метеорологических центров и станций.

10. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по строительству позиций и установке доплеровских метеорологических локаторов в районе аэродромов Российской Федерации определяется государственным заказчиком исходя из требований последовательности создания единого радиолокационного поля над территорией Российской Федерации с учетом интенсивности воздушного движения и требований, предъявляемых к работе локаторов в соответствии с территориально-временным планом развертывания радиолокационной сети.

11. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по техническому перевооружению авиационных метеорологических центров и станций определяется государственным заказчиком с учетом:

уровня износа оборудования и количества самолетовылетов;

сроков ввода в эксплуатацию укрупненных центров Единой системы.

12. В рамках направления "Развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания" предусматривается осуществление следующих мероприятий, подлежащих детализации:

строительство зданий и сооружений авиационных поисково-спасательных центров единой системы авиационно-космического поиска и спасания для эффективной организации поисково-спасательной службы и обеспечения координации проведения поисково-спасательных операций в пределах зоны поиска и спасания;

строительство (реконструкция) учебных центров подготовки персонала единой системы авиационно-космического поиска и спасания для внедрения образовательных технологий с целью повышения квалификации персонала, а также создания единого учебно-информационного пространства в системе поиска и спасания;

оснащение авиационных поисково-спасательных подразделений единой системы авиационно-космического поиска и спасания современной авиационной и наземной поисково-спасательной техникой, перспективными поисково-спасательными средствами, оборудованием и снаряжением в соответствии со штатной структурой.

13. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по строительству зданий и сооружений авиационных поисково-спасательных центров единой системы авиационно-космического поиска и спасания для эффективной организации поисково-спасательной службы и обеспечения координации проведения поисково-спасательных операций в пределах зоны поиска и спасания определяется государственным заказчиком с учетом оптимального покрытия территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением.

14. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по строительству (реконструкции) учебных центров подготовки персонала единой системы авиационно-космического поиска и спасания для внедрения образовательных технологий с целью повышения квалификации персонала, а также создания единого учебно-информационного пространства в системе поиска и спасания определяется государственным заказчиком с учетом увеличения штатной численности в связи с вводом строящихся авиационных поисково-спасательных центров и необходимости повышения квалификации персонала.

15. Очередность реализации объектов в рамках мероприятия по оснащению авиационных поисково-спасательных подразделений единой системы авиационно-космического поиска и спасания современной авиационной и наземной поисково-спасательной техникой, перспективными поисково-спасательными средствами, оборудованием и снаряжением в соответствии со штатной структурой определяется государственным заказчиком с учетом сроков ввода в эксплуатацию зданий и сооружений авиационных поисково-спасательных центров единой системы авиационно-космического поиска и спасания.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

**научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках
федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы
организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат			
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год	2020 год	
Направление "Модернизация системы организации воздушного движения"																
1. Исследование развития и обоснование внедрения перспективных методов организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	252,6	35,5	14	58,6	64,2	30,1	15,9	16	18,4	-	-	-	-	-	разработка 8 новых технологий организации воздушного движения, 8 новых методов организации воздушного движения, 3 методических руководств

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											Ожидаемый результат	
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год	2019 год		2020 год
2. Исследование развития технического обеспечения организации использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания его пользователей	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	335,9 105,4 230,5	53,8 3 50,8	33,5 21,5 12	77,2 22,2 55	44,6 12 32,6	29,9 16,8 13,1	28,6 15 13,6	23,4 10 13,4	23 3 20	10 2 8	12 - 12	- - -	- - -	разработка 9 проектов, оснащения, 8 тактико-технических требований, 5 системных проектов, 2 программ и методик испытаний
3. Разработка научно-методических основ концепции обеспечения заданного уровня безопасности воздушного движения в Российской Федерации	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	35,2 3 32,2	9,2 - 9,2	- - -	5 3 2	- - -	- - -	- - -	- - -	10 - 10	11 - 11	- - -	- - -	- - -	разработка концепции, 2 тактико-технических требований, 3 методических руководств
4. Исследование проблем оснащения парка воздушных судов Российской Федерации аэронавигационными средствами и системами, предусмотренными Концепцией связи, навигации, наблюдения/организации воздушного	всего (внебюджетные средства)	10	-	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	разработка 2 тактико-технических требований, 2 программ и методик испытаний

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат			
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год	2020 год	
движения Международной организации гражданской авиации	всего по направлению в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	633,7	98,5	47,4	135,8	113,8	64,9	49,5	39,4	51,43	21	12	-	-	-	
		184,4	3	30,4	25,8	53,8	36,4	20	10	3	2	-	-	-	-	
		449,3	95,5	17	110	60	28,5	29,5	29,4	48,4	19	12	-	-	-	
Направление "Развитие метеорологического обеспечения авионавигации"																
5. Научно-техническое обеспечение комплекса работ по совершенствованию системы организации метеорологического обеспечения аэронавигации для создаваемых укрупненных центров Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (далее - Единая система)	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	26,2	7	0,5	0,4	-	-	-	-	6,4	4,7	7,2	-	-	-	разработка 2 тактико-технических заданий, технических требований по оптимизации сети, 2 методических руководств
6. Прикладные исследования в области создания и совершенствования технологий и методов метеорологического	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	65,4	12,7	0,2	0,5	-	-	-	1,3	17,8	13,7	19,2	-	-	-	разработка 2 технологического обеспечения метеорологического обеспечения укрупненных центров Единой системы,

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе							Ожидаемый результат				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год		2016 год	2017 год	2018 год	2019 год
обеспечения аэронавигации, соответствующих стандартам и рекомендуемой практике Международной организации гражданской авиации, для укрупненных центров Единой системы														4 расчетных методов прогноза, опасных для полетов воздушных судов явлений погоды, 2 программ и методик, 2 методических рекомендаций
7. Создание новых и совершенствование имеющихся высокоскоростных телекоммуникацион- ных технологий на основе применения спутниковых комплексов, использующих ресурсы спутниковых систем глобальной связи и интернет- технологий	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	54,3	5,8	0,3	0,4	-	-	-	1,2	15,8	12,8	18	-	разработка 2 телекоммуника- ционных технологий для метеообеспечения Единой системы, 2 программ и методик испытаний, а также методических рекомендаций
8. Исследования в области создания и совершенствования технологий на базе использования информационных и измерительных систем с функциями	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	54,9	7,5	0,5	1,2	-	-	-	2	15	12,3	16,4	-	разработка 2 тактико- технических заданий, 3 новых технологий метеообеспе- чения, 3 программ и методик

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год	2020 год		
автоматического формирования сводок, с возможностью комплексирования метеорологических данных для укрупненных центров Единой системы																	испытаний, 2 методических рекомендаций
9. Прикладные исследования по обнаружению облаков вулканического пепла с использованием радиолокационных и спутниковых средств и прогнозированию их перемещения на основе усовершенствованных моделей атмосферы	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	26,4	4	0,5	0,5	-	-	-	-	-	-	7,1	5,7	8,6	-	-	разработка новых технологий обнаружения облаков вулканического пепла и методических рекомендаций
10. Усовершенствование технологий прогнозирования особых явлений погоды, параметров ветра, температуры на верхних, средних и нижних уровнях на	всего в том числе: внебюджетные источники федеральный бюджет	49,9	7	1	1	-	-	-	-	-	1	13,9	10,3	15,7	-	-	разработка 4 усовершенствованных прогнозистических методик особых явлений погоды, ветра, температуры, 3 программы расчета элементов

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе								Ожидаемый результат				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год		2017 год	2018 год	2019 год	2020 год
основе продукции гидродинамических моделей и усвоения данных сети доплеровских метеорологических радиолокаторов			44	3	4	-	-	-	5,5	76	59,5	85,1	-	-	карт, 3 усовершенствованных численных методов расчета, 2 методических рекомендаций
	всего по направлению	277,1													
	в том числе:														
	внебюджетные средства	26	4	3	4	-	-	-	5,5	6	3,5	-	-	-	
	федеральный бюджет	251,1	40	-	-	-	-	-	-	70	56	85,1	-	-	
Направление "Развитие единой системы авиационно-космического поиска и спасания"															
11. Разработка образца комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково-спасательного самолета на базе среднего транспортного самолета		54,6	54,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	изготовленный образец комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково- спасательного самолета на базе среднего транспортного самолета, прошедший государственные испытания, -

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год	2020 год		
12. Разработка комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково-спасательного вертолета на базе транспортного вертолета	всего (федеральный бюджет)	405,9	65	-	-	-	38	39,3	110	110	109,5	-	-	-	-	-	изготовленный образец комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасания для оснащения поисково-спасательного вертолета на базе транспортного вертолета
																	1 штука. Конструкторская документация литеры "О I", подготовленная для серийного производства поисково-спасательных самолетов, - 1 комплект
																	1 штука. Конструкторская документация литеры "О I", подготовленная для производства поисково-

	Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат				
			2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год	2020 год		
13. Разработка комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасения для оснащения автомобиля повышенной проходимости	всего (федеральный бюджет)	90	10	30	40	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	спасательных вертолетов, - 1 комплект
																	изготовленные образцы комплекса специализированного оборудования авиационного поиска и спасения для оснащения автомобиля повышенной проходимости, - 2 штуки.
																	Конструкторская документация литеры "О 1", подготовленная для серийного производства поисково-спасательных автомобилей, - 2 комплекта
	всего по направлению (федеральный бюджет)	550,5	129,6	30	40	10	38	39,3	44,1	110	109,5	-	-	-	-	-	

Источник финансирования	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										Ожидаемый результат	
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год		2019 год
всего по Программе	1461,3	272,1	80,4	179,8	123,8	102,9	88,8	89	237,4	190	97,1	-	-
в том числе:													
внебюджетные источники	210,4	7	33,4	29,8	53,8	36,4	20	15,5	9	5,5	-	-	-
федеральный бюджет	1250,9	265,1	47	150	70	66,5	68,8	73,5	228,4	184,5	97,1	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

ОБЪЕМЫ ФИНАНСИРОВАНИЯ

федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы
организации воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

	2009 - 2020 годы - всего	В том числе											
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год*	2017 год*	2018 год*	2019 год*	2020 год*
Росавиация - всего	74340,8	2456,5	2899,5	4116	5875,8	6339,6	5076,9	4101,2	6916	7823,7	8643,7	8907,6	11184,2
в том числе:													
внебюджетные источники - всего	31239,2	1502,8	1475,7	1676,3	4697,8	5210,9	4171,8	3137	2990,2	2098,6	1783,5	1360,8	1133,7
из них:													
капитальные вложения	31054,8	1499,8	1445,3	1650,5	4644	5174,5	4151,8	3127	2987,2	2096,6	1783,5	1360,8	1133,7
НИОКР	184,4	3	30,4	25,8	53,8	36,4	20	10	3	2	-	-	-

I. Объем финансирования по государственному заказчику Программы

	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										2019 год*	2020 год*
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год*	2017 год*	2018 год*		
федеральный бюджет - всего	43101,6	953,7	1423,8	2439,7	1178	1128,7	905,1	964,2	3925,8	5725,1	6860,2	7546,8	10050,5
из них:													
капитальные вложения	42101,8	728,6	1376,8	2289,7	1108	1062,2	836,3	890,7	3767,4	5596,6	6848,2	7546,8	10050,5
НИОКР	999,8	225,1	47	150	70	66,5	68,8	73,5	158,4	128,5	12	-	-
Ростгидромет - всего	16548,3	368,3	300,6	1354,4	1228,8	1230,1	1256,2	1382,7	1668,2	1799,4	1834,5	1946,7	2178,5
в том числе:													
внебюджетные источники - всего	525,7	33,1	36,1	23,4	31,7	33	17,7	63,7	86	87,2	53,8	60	-
из них:													
капитальные вложения	499,7	29,1	33,1	19,4	31,7	33	17,7	58,2	80	83,7	53,8	60	-
НИОКР	26	4	3	4	-	-	-	5,5	6	3,5	-	-	-
федеральный бюджет - всего	16022,7	335,2	264,5	1331	1197,1	1197,1	1238,5	1319	1582,2	1712,2	1780,7	1886,7	2178,5
из них:													
капитальные вложения	15771,6	295,2	264,5	1331	1197,1	1197,1	1238,5	1319	1512,2	1656,2	1695,6	1886,7	2178,5
НИОКР	251,1	40	-	-	-	-	-	-	70	56	85,1	-	-

	2009 - 2020 годы - всего	В том числе										2019 год*	2020 год*
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год*	2017 год*	2018 год*		
Всего по Программе:	90889,1	2824,8	3200,1	5470,4	7104,6	7569,7	6333,1	5483,9	8584,2	9623,1	10478,2	10854,3	13362,6
в том числе:													
внебюджетные источники - всего	31764,9	1535,9	1511,8	1699,7	4729,5	5243,9	4189,5	3200,7	3076,2	2185,8	1837,3	1420,8	1133,7
из них:													
капитальные вложения	31554,5	1528,9	1478,4	1669,9	4675,7	5207,5	4169,5	3185,2	3067,2	2180,3	1837,3	1420,8	1133,7
НИОКР	210,4	7	33,4	29,8	53,8	36,4	20	15,5	9	5,5	-	-	-
федеральный бюджет - всего	59124,2	1288,9	1688,3	3770,7	2375,1	2325,8	2143,6	2283,2	5508	7437,3	8640,9	9433,5	12228,9
из них:													
капитальные вложения	57873,3	1023,8	1641,3	3620,7	2305,1	2259,3	2074,8	2209,7	5279,6	7252,8	8543,8	9433,5	12228,9
НИОКР	1250,9	265,1	47	150	70	66,5	68,8	73,5	228,4	184,5	97,1	-	-

II. Объем финансирования Программы

* Объемы финансирования расходов на реализацию мероприятий по организации воздушного движения в рамках Программы в 2016 - 2020 годах подлежат уточнению, в том числе в связи с замещением средств федерального бюджета внебюджетными источниками финансирования, включая дополнительные поступления в связи с принятием в установленном порядке решений об увеличении ставок сбора за аэронавигационное обслуживание, а также привлечение заемных средств юридическими лицами, осуществляющими аэронавигационное обслуживание.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7

к федеральной целевой программе
"Модернизация Единой системы
организации воздушного движения
Российской Федерации
(2009 - 2020 годы)"
(в редакции постановления Правительства
Российской Федерации
от 9 марта 2013 г. № 202)

РАСЧЕТ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ

**федеральной целевой программы "Модернизация Единой системы организации
воздушного движения Российской Федерации (2009 - 2020 годы)"**

(млн. рублей, в ценах соответствующих лет)

Показатель	2009 - 2030 годы - всего	В том числе									
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2030 годы		

I. Общественная эффективность

Доход	489,7	-	1,1	3,1	5,8	9,7	13,2	17	439,7
Расход	79,5	5	8,7	11,3	15,8	13,5	14,1	11,1	-
Чистый доход	410,2	-5	-7,6	-8,1	-9,9	-3,9	-0,9	5,9	439,7
Чистый дисконтированный доход	56,7	-5	-6,7	-6,4	-6,9	-2,4	-0,5	2,9	81,7

Показатель	2009 - 2030 годы - всего	В том числе								
		2009 год	2010 год	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 - 2030 годы	

II. Коммерческая эффективность

Доход	326,4	-	0,7	2,1	3,9	6,4	8,8	11,4	293,1
Расход	79,5	5	8,7	11,3	15,8	13,5	14,1	11,1	-
Чистый доход	246,9	-5	-8	-9,2	-11,9	-7,1	-5,3	0,3	293,1
Чистый дисконтированный доход	19,9	-5	-7	-7,2	-8,2	-4,4	-2,9	0,1	54,5

III. Бюджетная эффективность

Доход	165,2	1,2	2,5	3,8	5,8	6,5	7,8	8,2	129,4
Расход	57,3	2,7	6,2	8,6	12,1	9,9	10,4	7,4	-
Чистый доход	107,9	-1,5	-3,7	-4,8	-6,3	-3,4	-2,6	0,8	129,4
Чистый дисконтированный доход	8,6	-1,5	-3,3	-3,7	-4,3	-2,1	-1,4	0,4	24,5"