КОНЦЕПЦИЯ РЕАЛИЗАЦИИ ПИЛОТНОГО ПРОЕКТА ПО ФОРМИРОВАНИЮ НИЗКОВЫСОТНОЙ ЭКОНОМИКИ НА ТЕРРИТОРИЯХ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

I. Общие положения

Цель пилотного проекта – формирование на территориях субъектов Российской Федерации, отобранных по результатам конкурсного отбора для реализации пилотного проекта управляемой экспериментальной модели применения беспилотных авиационных систем (далее – БАС) в гражданских секторах экономики, приоритетно для регулярных логистических сервисов, обеспечивающей проверку экономической эффективности и практической реализуемости соответствующих услуг, отработку взаимодействия органов власти и организаций, а также подготовку решений, пригодных для последующего тиражирования в иных субъектах Российской Федерации.

В настоящей Концепции термин «низковысотная экономика» используется как условное обозначение совокупности гражданских сценариев применения БАС, включая логистические сценарии доставки грузов, и связанных с ними инфраструктурных, цифровых, организационных и сервисных решений.

Для целей настоящей Концепции инфраструктурный партнер пилотного проекта – заказчик доставки, формирующий подтвержденный спрос на услуги доставки грузов с применением БАС и подтвержденный грузопоток, располагающий на праве собственности, аренды или ином законном основании объектами логистической инфраструктуры, используемыми или планируемыми к использованию в соответствующих сценариях, включая склады, распределительные и сортировочные центры, пункты приема, отправления, получения и выдачи грузов, и обеспечивающий в пределах принятых обязательств доступность таких объектов и их интеграцию в соответствующие сценарии. В одном региональном проекте может участвовать один или несколько инфраструктурных партнеров.

Пилотный проект предусматривает организацию воспроизводимой системы реализации и мониторинга сценариев применения БАС, приоритетно регулярных логистических сервисов, включающей типовые сценарии, объекты инфраструктуры, цифровой контур мониторинга, предусматривающий при необходимости использование цифровой пространственной модели (цифрового двойника) пилотной территории, регламенты эксплуатации, порядок реагирования на внештатные ситуации, модель отчетности и критерии оценки качества и эффективности соответствующих услуг.

Под иными беспилотными (автономными) системами для целей настоящей Концепции понимаются наземные автономные системы, автономные водные средства, роботизированные комплексы, а также связанные с ними технические, программные и инфраструктурные решения, используемые в качестве вспомогательных элементов сценариев с применением БАС.

Основным технологическим направлением и обязательным элементом каждого сценария пилотного проекта является применение БАС. Наземные автономные системы, беспилотные водные средства, роботизированные складские комплексы и иные автономные решения могут использоваться в качестве вспомогательных элементов соответствующего сценария, в том числе сквозной логистической цепочки, для достижения установленных целей и повышения эффективности. Каждый сценарий пилотного проекта должен предусматривать самостоятельную практическую задачу, решаемую с применением БАС.

Пилотный проект включает самостоятельный региональный проект в каждом субъекте Российской Федерации, отобранном для реализации пилотного проекта. Количество региональных проектов соответствует количеству субъектов Российской Федерации, отобранных для реализации пилотного проекта, и составляет не более пяти. Конкретная пилотная территория регионального проекта может включать одно или несколько муниципальных образований либо иные территории в границах соответствующего субъекта Российской Федерации. При включении в заявку муниципальной

территории согласованное участие соответствующего муниципального образования подтверждается декларацией заявителя либо документом уполномоченного органа местного самоуправления. Использование объектов инфраструктуры, земельных участков, информационных ресурсов и муниципальных служб осуществляется при наличии соответствующих правовых оснований.

Срок реализации пилотного проекта установлен до 31 декабря 2027 года. В течение указанного срока осуществляются заключение с каждым субъектом Российской Федерации, отобранным для реализации пилотного проекта, отдельного соглашения о взаимодействии при реализации пилотного проекта, утверждение дорожной карты соответствующего регионального проекта, формирование правовой и организационной модели по каждому сценарию, подготовка инфраструктуры и цифрового контура, выполнение обязательных авиационных процедур, проведение опытной эксплуатации, сбор и проверка данных, представление промежуточной отчетности, подготовка проекта итоговой отчетности и подготовка решения по результатам проекта.

Итоговая отчетность, сформированная по данным за весь период опытной эксплуатации, представляется не позднее 10-го рабочего дня после 31 декабря 2027 года. Представление итоговой отчетности после указанной даты не продлевает период опытной эксплуатации и срок реализации пилотного проекта.

Постоянный организационный контур каждого регионального проекта формируют Минтранс России, соответствующий субъект Российской Федерации, отобранный для реализации пилотного проекта, акционерное общество «ГЛОНАСС» и один или несколько инфраструктурных партнеров пилотного проекта, включенных в соответствующий региональный проект; Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) и федеральное государственное унитарное предприятие «Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации» (ФГУП «Госкорпорация по ОрВД») включаются в такой контур по согласованию и участвуют в пределах установленной компетенции. Конкретная форма участия указанных органов и организаций, распределение функций и порядок взаимодействия определяются рамочным организационным соглашением о взаимодействии при реализации соответствующего регионального проекта и иными обязательными для них документами.

Организатором конкурсного отбора и координатором реализации пилотного проекта является Минтранс России. Пилотный проект реализуется при участии Минвостокразвития России, а также иных заинтересованных федеральных органов исполнительной власти по согласованию и в пределах установленной компетенции. Ассоциация инновационных регионов России (далее – АИРР) осуществляет организационно-техническое и информационно-методическое сопровождение конкурсного отбора и выполняет функции оператора специализированной информационной платформы. АИРР обеспечивает техническое сопровождение подачи заявок, учет их поступления, сбор вопросов и размещение разъяснений, согласованных организатором конкурсного отбора, в порядке, определенном организатором конкурсного отбора. Регистрация заявок, принятие решений по результатам предварительной проверки, утверждение документов и оценка заявок осуществляются организатором конкурсного отбора и комиссией в пределах полномочий, установленных Порядком проведения конкурсного отбора.

Инфраструктурные партнеры участвуют в пилотном проекте в пределах принятых ими обязательств, подтверждают спрос и грузопоток по соответствующим сценариям, обеспечивают доступность используемых объектов логистической инфраструктуры и их интеграцию в соответствующие сценарии. Конкретный состав объектов, функции и обязательства каждого инфраструктурного партнера определяются соглашением о взаимодействии при реализации соответствующего регионального проекта, дорожной картой, паспортами сценариев и иными обязательными для него документами.

АО «ГЛОНАСС» участвует в пилотном проекте в качестве цифрового технологического партнера, обеспечивающего проработку цифрового мониторинга и организацию привлечения международной технологической экспертизы, в том числе в рамках заключенных им соглашений с зарубежными организациями. Конкретный состав технологических и консультационных обязательств

АО «ГЛОНАСС» определяется соглашением о взаимодействии при реализации соответствующего регионального проекта. Международная технологическая экспертиза привлекается через АО «ГЛОНАСС»; участие зарубежных экспертных организаций в качестве сторон указанного соглашения не предусматривается.

Эксплуатанты БАС, заказчики или получатели результата, производители и разработчики БАС, владельцы отдельных объектов инфраструктуры, технологические, сервисные, научные, образовательные, финансовые и иные организации привлекаются к реализации отдельных сценариев по мере необходимости. Перечень участников является открытым: к пилотному проекту с их согласия могут быть привлечены лица, не поименованные в настоящей Концепции и иных общих документах проекта, при наличии необходимых ресурсов и компетенций и на основании соглашения, договора либо иного документа, способного устанавливать взаимные права и обязанности, включая функции, ответственность и порядок представления отчетности. Если такое привлечение связано с расходованием бюджетных средств, закупкой товаров, работ или услуг либо предоставлением мер поддержки, применяются требования бюджетного законодательства, законодательства о закупках и защите конкуренции. Участие в пилотном проекте само по себе не создает права на финансирование, заключение договора или предоставление меры поддержки. Состав участников, включая состав и количество инфраструктурных партнеров, может изменяться, дополняться или сокращаться без повторного проведения конкурсного отбора при сохранении предусмотренных настоящей Концепцией функциональных ролей постоянного организационного контура проекта.

АО «ГТЛК», Ассоциация «Национальные автономные системы» и иные профильные организации могут привлекаться по согласованию к экспертному и консультационному сопровождению пилотного проекта в пределах имеющихся компетенций и принятых ими обязательств.

Сведения о конкретном эксплуатанте БАС, типе БАС, заказчике, инфраструктурном партнере (инфраструктурных партнерах), маршруте, территории и иных параметрах, указанные в конкурсной заявке, характеризуют исходную конфигурацию сценария на дату конкурсного отбора и не устанавливают исключительность или неизменность соответствующего участника или решения на весь срок реализации пилотного проекта.

Правовая модель пилотного проекта определяется по каждому сценарию с учетом действующего экспериментального правового режима, возможности присоединения эксплуатанта к такому режиму, обязательных требований авиационного законодательства и фактических условий использования воздушного пространства. Подготовка и прохождение обязательных авиационных процедур осуществляются во взаимодействии с Росавиацией и ФГУП «Госкорпорация по ОрВД» в пределах их компетенции. Подготовка документов для изменения действующей программы или установления нового экспериментального правового режима допускается в качестве резервного варианта. Реализация отдельного сценария в общем правовом режиме допускается при документально подтвержденной возможности соблюдения всех обязательных требований законодательства Российской Федерации.

В рамках пилотного проекта могут отрабатываться сквозные логистические цепочки, объединяющие складскую логистику, магистральную доставку, доставку до сортировочных центров и последнюю милю, а также вспомогательные наземные и водные участки. Применение таких решений осуществляется в составе сценария с существенным авиационным участком, выполняемым с применением БАС.

Информация, получаемая в ходе реализации пилотного проекта, используется для оценки безопасности и устойчивости БАС и вспомогательных автономных решений, применяемых в составе соответствующих сценариев, анализа спроса на логистические услуги, подтверждения или корректировки финансово-экономических моделей, выявления регуляторных барьеров, определения мер поддержки, а также для подготовки предложений по совершенствованию нормативного, организационного и инфраструктурного обеспечения низковысотной экономики.

II. Порядок реализации пилотного проекта

Участие субъекта Российской Федерации в пилотном проекте осуществляется по результатам конкурсного отбора, проводимого в соответствии с Порядком проведения конкурсного отбора субъектов Российской Федерации и пилотных территорий для реализации пилотного проекта в сфере низковысотной экономики (далее – Порядок проведения конкурсного отбора). Заявка и прилагаемые к ней документы представляются по форме и в составе, предусмотренных Порядком проведения конкурсного отбора и приложениями к нему. При оценке учитываются правовая, организационная, инфраструктурная, технологическая, цифровая и социально-экономическая готовность территории, исходные сценарии применения БАС, сведения о предлагаемых инфраструктурных партнерах, подтвержденных ими спросе и грузопотоке, объектах логистической инфраструктуры и правовых основаниях их использования, а также иные сведения в пределах соответствующих критериев оценки. Отсутствие подтверждения отдельного критерия влияет на количество баллов по этому критерию и само по себе не является основанием для отклонения заявки.

Конкурсный отбор включает прием и предварительную проверку заявок на комплектность и соответствие формальным требованиям, рассмотрение и балльную оценку заявок комиссией, принятие мотивированного решения об отборе одного субъекта Российской Федерации, заявка которого имеет наивысшую оценку среди соответствующих условиям отбора, и, при наличии оснований, не более четырех иных субъектов Российской Федерации, заявки которых наиболее соответствуют установленным критериям оценки, а также размещение сведений о результатах конкурсного отбора. С каждым субъектом Российской Федерации, отобранным для реализации пилотного проекта, заключается отдельное соглашение о взаимодействии при реализации пилотного проекта в порядке, установленном Порядком проведения конкурсного отбора.

По результатам конкурсного отбора для реализации пилотного проекта отбирается субъект Российской Федерации в соответствии с пунктом 32.1 Порядка проведения конкурсного отбора. Комиссия вправе отобрать не более четырех иных субъектов Российской Федерации, заявки которых наиболее соответствуют установленным критериям оценки, в порядке и при условиях, установленных пунктом 32.2 Порядка проведения конкурсного отбора. Все отобранные субъекты Российской Федерации участвуют в пилотном проекте на равных условиях. С каждым отобранным субъектом Российской Федерации заключается отдельное многостороннее рамочное организационное соглашение о взаимодействии при реализации пилотного проекта по форме, утвержденной организатором конкурсного отбора, и утверждается дорожная карта соответствующего регионального проекта.

Сторонами соглашения о взаимодействии при реализации каждого регионального проекта являются Минтранс России, соответствующий субъект Российской Федерации, АО «ГЛОНАСС», а также один или несколько инфраструктурных партнеров, включенных в региональный проект на дату заключения соглашения. После завершения конкурсного отбора допускается включение в региональный проект одного или нескольких дополнительных инфраструктурных партнеров по предложению соответствующего субъекта Российской Федерации. Основанием для такого предложения может являться обращение организации к субъекту Российской Федерации. Включение осуществляется после подтверждения соответствия организации установленным требованиям, наличия подтвержденного спроса на услуги доставки и подтвержденного грузопотока, правовых оснований использования объектов логистической инфраструктуры и готовности выполнять обязанности участника пилотного проекта и оформляется путем присоединения к соглашению, заключения дополнительного соглашения либо иного предусмотренного соглашением документа. Включение дополнительного инфраструктурного партнера не влечет пересмотра результатов конкурсного отбора и повторного проведения конкурсного отбора. Эксплуатанты БАС, заказчики и иные участники проекта привлекаются на основании договоров, соглашений, актов, решений, дорожной карты или паспортов сценариев с определением их функций, обязательств и порядка представления проектных данных. Для организационного и экспертного сопровождения реализации пилотного проекта Минтранс России формирует рабочую группу; в ее состав по согласованию могут включаться члены комиссии по проведению конкурсного отбора.

III. Результаты пилотного проекта

Результатом реализации пилотного проекта является апробированная воспроизводимая модель применения БАС в гражданских секторах экономики, включая регулярную доставку грузов, и комплекс правовых, организационных, инфраструктурных, эксплуатационных, технических, цифровых и финансово-экономических решений, позволяющих оценить безопасность, правовую реализуемость, операционную устойчивость, экономический и социальный эффект и условия масштабирования.

На начальном этапе пилотного проекта приоритетно реализуются следующие направления логистических сценариев применения БАС:

1)доставка товаров народного потребления;

2)доставка продуктов питания и готовой еды;

3)доставка лекарственных препаратов, медицинских изделий, донорской крови, биологических материалов и иных разрешенных к перевозке медицинских грузов;

4)доставка посылок и документов;

5)междугородная доставка грузов и доставка грузов в труднодоступные местности.

Перечень направлений и сценариев применения БАС является открытым. В ходе реализации пилотного проекта отдельные сценарии могут включаться, корректироваться, приостанавливаться или исключаться, а также могут включаться иные гражданские сценарии применения БАС, в том числе не связанные непосредственно с доставкой грузов, если их апробация позволяет проверить общие инфраструктурные, цифровые, регуляторные, эксплуатационные или экономические механизмы низковысотной экономики. Конкретные сценарии, маршруты или территории, категории и масса грузов, типы БАС, максимальная взлетная масса используемых беспилотных воздушных судов, эксплуатанты, заказчики или получатели результата, инфраструктурные партнеры, состав иных привлекаемых участников и плановые значения показателей устанавливаются и изменяются дорожной картой, паспортами сценариев либо изменениями к ним без повторного проведения конкурсного отбора при сохранении соответствующего субъекта Российской Федерации, отобранного для реализации пилотного проекта, и функционального состава постоянного организационного контура пилотного проекта с соблюдением требований пунктов 35.1–35.4 Порядка проведения конкурсного отбора. Включение сценария, выходящего за пределы целей, предмета или массовых параметров паспорта пилотного проекта, допускается после внесения соответствующих изменений в паспорт.

Включение нового сценария или существенное изменение действующего сценария осуществляется после подтверждения его потребности, инфраструктурной и технологической реализуемости, применимого правового режима, готовности эксплуатанта и возможности прохождения обязательных авиационных процедур. Инфраструктурная реализуемость подтверждается документами владельцев или операторов задействуемых объектов и систем. Каждый инфраструктурный партнер подтверждает спрос на услуги доставки и грузопоток по соответствующему сценарию, наличие законного основания использования заявленных им объектов логистической инфраструктуры и возможность их интеграции в соответствующий сценарий. Замена эксплуатанта БАС осуществляется с соблюдением пункта 35.3 Порядка проведения конкурсного отбора. При замене типа БАС подтверждаются готовность новой конфигурации и ее соответствие применимым обязательным требованиям.

Включение сценариев доставки грузов массой свыше 30 килограммов допускается после подтверждения наличия требуемого парка беспилотных воздушных судов, инфраструктуры, применимого правового режима и документированной потребности.

Степень достижения целей пилотного проекта определяется по системе исходных, плановых, промежуточных и итоговых значений следующих групп показателей:

1)операционные показатели, включая количество полетов и доставок, массу перевезенных грузов, транспортную работу, регулярность, своевременность и надежность выполнения заданий;

2)показатели безопасности и соблюдения обязательных требований, включая инциденты, отклонения, страховые случаи и результаты проверки выполнения условий экспериментального правового режима и авиационных процедур;

3)экономические показатели, включая удельную стоимость доставки, изменение времени и затрат по сравнению с базовым способом, объем подтвержденного спроса и загрузку ресурсов;

4)социальные показатели, включая изменение доступности услуг, сокращение времени доставки, охват удаленных территорий и устойчивость снабжения;

5)инфраструктурные и цифровые показатели, включая готовность и использование площадок, каналов связи, средств мониторинга, полноту, актуальность и прослеживаемость данных;

6)регуляторные показатели и показатели воспроизводимости, включая сроки прохождения обязательных процедур, выявленные ограничения и возможность применения модели на иных территориях.

Для каждого показателя соглашением о взаимодействии при реализации пилотного проекта и приложениями к нему устанавливаются наименование, единица измерения, методика расчета, исходное и плановые значения, контрольные даты, источники данных, ответственные лица и допустимые отклонения.

Итоговая оценка формируется по совокупности показателей безопасности, правовой реализуемости, операционной устойчивости, экономического и социального эффекта, подтвержденного спроса, качества данных и воспроизводимости модели. Недостижение отдельного планового значения оценивается с учетом причин отклонения и возможности их устранения. Сводный процент достижения может использоваться в качестве справочного показателя.

IV. Завершение пилотного проекта и масштабирование

В течение срока реализации пилотного проекта каждый субъект Российской Федерации, отобранный для реализации пилотного проекта, обеспечивает сбор отчетности, формирование сводной промежуточной и итоговой отчетности по соответствующему региональному проекту и ее представление в порядке, сроки и по формам, установленным соглашением о взаимодействии при реализации пилотного проекта и приложениями к нему. Каждый участник регионального проекта, включая инфраструктурных партнеров и иных владельцев проектных данных, формирует отчетность в пределах своей функциональной роли и представляет ее уполномоченному органу соответствующего субъекта Российской Федерации. Уполномоченный орган субъекта Российской Федерации консолидирует полученные сведения и представляет сводную отчетность Минтрансу России, а также направляет относящиеся к компетенции сведения Минэкономразвития России и иным федеральным органам исполнительной власти в случаях и порядке, установленных соглашением о взаимодействии при реализации пилотного проекта и законодательством Российской Федерации. Сводная отчетность должна содержать сведения по каждому сценарию, значения показателей, ссылки на источники данных, сведения об отклонениях, инцидентах и принятых корректирующих мероприятиях.

Участники пилотного проекта не вправе ссылаться на установленный ими режим коммерческой тайны как на основание отказа в передаче проектных данных, состав, формы, получатели и сроки представления которых прямо установлены соглашением о взаимодействии при реализации пилотного проекта и приложениями к нему. Условием участия является принятие участником в соглашении, договоре или ином обязательном для него документе обязанности передавать такие данные уполномоченному органу субъекта Российской Федерации и согласия на их последующее представление федеральным органам исполнительной власти в порядке, установленном документами проекта и законодательством Российской Федерации. Участник передает сведения, которыми он вправе распоряжаться, и обеспечивает правовые основания для получения и последующей передачи данных третьих лиц. В договоры с привлекаемыми третьими лицами включаются условия о составе, форматах и сроках передачи проектных данных, их допустимом использовании и последующей передаче, охране конфиденциальности и соблюдении требований к обработке персональных данных. Получатели обеспечивают охрану конфиденциальности полученных сведений в соответствии с законодательством Российской Федерации и документами пилотного проекта. Сведения, составляющие государственную тайну, персональные данные и иная охраняемая законом информация передаются с соблюдением требований законодательства Российской Федерации.

Участник пилотного проекта, привлекающий третьих лиц для выполнения отдельных мероприятий, обеспечивает получение от них необходимых проектных данных и несет ответственность за полноту, достоверность и своевременность отчетности по соответствующим мероприятиям в пределах принятых им обязательств.

Промежуточная отчетность используется для мониторинга хода реализации дорожной карты, оценки достижения плановых значений и своевременного устранения препятствий. При выявлении отклонений проводится анализ их причин, существенности, качества исходных данных и влияния внешних условий, по результатам которого утверждаются корректирующие мероприятия либо изменяется соответствующий этап проекта.

На основании итоговой отчетности подготавливаются предложения по совершенствованию нормативного регулирования, инфраструктурных требований, цифрового мониторинга, мер поддержки, распределения функций, требований к безопасности и методик оценки экономического и социального эффекта. По результатам рассмотрения итоговой отчетности в порядке, установленном соглашением о взаимодействии при реализации пилотного проекта, принимается решение о завершении проекта, продолжении или корректировке отдельных сценариев, продлении проекта при наличии правовых оснований либо масштабировании подтвержденных решений.

Решение о масштабировании принимается с учетом совокупной оценки безопасности, правовой реализуемости, операционной устойчивости, подтвержденного спроса, экономической целесообразности, социального эффекта, готовности инфраструктуры и цифрового контура, достоверности данных и воспроизводимости модели. Использование и коммерциализация созданных в ходе проекта результатов допускаются при наличии правовых оснований и с соблюдением прав их обладателей.