ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Р А С П О Р Я Ж Е Н И Е

от 6 ноября 2026 г. № 3227-р

МОСКВА

Утвердить прилагаемые:

изменения, которые вносятся в перечень самоокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 45, ст. 5880);

паспорт инвестиционного проекта "Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск".

Председатель Правительства
Российской Федерации М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНЫ
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 6 ноября 2026 г. № 3227-р

И З М Е Н Е Н И Я,

которые вносятся в перечень самоокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе

Дополнить пунктом 27 следующего содержания:

"27. Наименование инфраструктурного проекта:	Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск
Инициатор проекта:	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт"
Предельный объем средств Фонда национального благосостояния, направляемых на финансирование проекта (млрд. рублей):	не более 38,1
Вид ценных бумаг, в которые инвестируются средства Фонда национального благосостояния:	облигации федерального государственного унитарного предприятия "Росморпорт"
Минимальная доходность инвестирования средств Фонда национального благосостояния:	0,01 процента годовых в течение 4 лет и 1,83 процента годовых в течение последующего срока, составляющего 21 год (средняя доходность - 1,5 процента годовых)

Федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий контроль реализации инвестиционного проекта и целевого использования средств Фонда национального благосостояния:	Росморречфлот".

_____

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Правительства
Российской Федерации
от 6 ноября 2026 г. № 3227-р

ПАСПОРТ ИНВЕСТИЦИОННОГО ПРОЕКТА
"Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск"

1. Наименование инвестиционного проекта - "Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск" (далее - инвестиционный проект).

2. Краткое описание инвестиционного проекта - строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск (далее - железнодорожные паромы) российской судостроительной организацией (судоверфью) и последующая передача судовладельцу для целей осуществления морских грузовых и пассажирских перевозок.

3. Участники инвестиционного проекта:

а) юридическое лицо, реализующее инвестиционный проект (далее - инициатор), - федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", 127030, г. Москва, ул. Сущевская, д. 19, строение 7, генеральный директор Пылин Сергей Владимирович;

б) российская судостроительная организация (судоверфь) (далее - поставщик) - акционерное общество "Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы", 298310, Республика Крым, г. Керчь, ул. Танкистов, д. 4, генеральный директор Гончаров Олег Александрович;

в) выгодоприобретатель - российская транспортная компания, осуществляющая морские грузовые и пассажирские перевозки, судовладелец - федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", 127030, г. Москва, ул. Сущевская, д. 19, строение 7, генеральный директор Пылин Сергей Владимирович.

4. Цели инвестиционного проекта:

а) строительство поставщиком в 2026 - 2030 годах двух железнодорожных паромов;

б) обеспечение транспортной доступности Калининградской области;

в) обновление и поддержание необходимого количества судов, осуществляющих перевозку грузов в (из) Калининградскую область, снижение зависимости от транзитных перевозок сухопутным транспортом;

г) увеличение объема морских грузовых и пассажирских перевозок.

5. Инвестиционный проект направлен на достижение целей, определенных в рамках:

а) Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 2 июля 2021 г. № 400 "О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации";

б) государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений". Стратегические приоритеты", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 304 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие судостроения и техники для освоения шельфовых месторождений". Стратегические приоритеты";

в) государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Калининградской области", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 311 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Социально-экономическое развитие Калининградской области";

г) государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Развитие транспортной системы";

д) Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 августа 2019 г. № 1930-р;

е) Стратегии развития судостроительной промышленности на период до 2036 года и на дальнейшую перспективу до 2050 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 октября 2019 г. № 2553-р;

ж) Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 ноября 2021 г. № 3363-р.

6. Оценка потенциального спроса (объема рынка) на продукцию (услуги) - в соответствии с прогнозом развития грузовых перевозок по сети железных дорог открытого акционерного общества "Российские железные дороги" на долгосрочную перспективу с учетом параметров прогноза грузовых перевозок на северо-западном направлении планируются объемы перевозок грузов в (из) Калининградскую область в 2031 году в размере 6,8 млн. тонн (+1,5 млн. тонн к уровню 2024 года), в том числе на переправе Усть-Луга - Балтийск - 2 млн. тонн (+1,1 млн. тонн к уровню 2024 года).

В случае закрытия сухопутного сообщения с Калининградской областью требуемые объемы перевозок грузов с использованием переправы Усть-Луга - Балтийск в 2031 году могут составить 6,8 млн. тонн в год. Основу грузопотока составят нефтяные грузы, черные металлы, хлебные грузы и грузы широкой номенклатуры группы "прочие".

До 2030 года прогнозируется списание паромов "Балтийск" и "Амбал", в настоящее время работающих на переправе Усть-Луга - Балтийск.

Поэтапный ввод Европейским союзом санкционных ограничений на транзит и импорт различных групп товаров ежегодно усугубляет ситуацию с грузооборотом на железной дороге в (из) Калининградскую область. В текущих условиях единственным альтернативным видом перевозок являются морские перевозки.

Для удовлетворения спроса на перевозки и компенсации выбытия судов потребуется строительство новых судов.

Строительство железнодорожных паромов позволит обеспечить перевозку грузов в объемах, необходимых для внутреннего потребления.

7. Сроки реализации инвестиционного проекта:

а) фаза строительства - 2026 - 2030 годы;

б) фаза эксплуатации - 2030 - 2060 годы.

8. Объем капитальных вложений, необходимый для реализации инвестиционного проекта, на основании заключения о достоверности (положительного) по результатам проведения проверки достоверности (экспертизы) обоснования ориентировочной стоимости строительства головного и первого серийного автомобильно-железнодорожных паромов проекта 135 акционерного общества "Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт морского флота" от 12 сентября 2025 г. ЯКУТ № 47 301-25 составляет 46950945,76 тыс. рублей, включая налог на добавленную

стоимость по ставке 0 процентов (в случае регистрации железнодорожных паромов в Российском международном реестре судов).

Стоимость головного железнодорожного парома - 24848919,145 тыс. рублей.

Стоимость серийного железнодорожного парома - 22102026,615 тыс. рублей.

9. Объем и источник финансирования:

а) заемное финансирование - не предусмотрено;

б) собственный капитал - не предусмотрен;

в) средства партнера по инвестиционному проекту - не предусмотрены;

г) средства федерального бюджета - 8850945,76 тыс. рублей, предоставляемые поставщику из федерального бюджета в установленном законодательством Российской Федерации порядке в рамках субсидии российским организациям на финансовое обеспечение части затрат, связанных со строительством гражданских судов водного транспорта;

д) средства Фонда национального благосостояния - 38100000 тыс. рублей (81,15 процента совокупного объема финансирования инвестиционного проекта за счет всех источников), предоставляемые путем размещения средств Фонда национального благосостояния в облигации инициатора на следующих ключевых условиях:

облигации с амортизацией основного долга;

номинал одной облигации - 1000 рублей;

ставка купона по облигациям - 0,01 процента годовых в течение 4 лет и 1,83 процента годовых в течение последующего срока, составляющего 21 год;

погашение основного долга осуществляется квартальными платежами в даты выплаты купонного дохода начиная с сорокового купонного периода. Допускается амортизация основного долга неравными частями. Размеры выплат устанавливаются в эмиссионной документации на основании финансовой модели инвестиционного проекта;

периодичность выплаты купонного дохода - ежеквартально;

срок погашения облигационного займа - не позднее даты окончания сотого купонного периода (25 лет);

график покупки облигаций:

в 2027 году - на сумму не более 11428410,06 тыс. рублей;

в 2028 году - на сумму не более 8006250 тыс. рублей;

в 2029 году - на сумму не более 13168750 тыс. рублей;

в 2030 году - на сумму не более 5496589,94 тыс. рублей;

возвратность средств Фонда национального благосостояния обеспечивается за счет средств 100 процентов прибыли, получаемой инициатором от эксплуатации железнодорожных паромов и осуществления морских грузовых и пассажирских перевозок на переправе Усть-Луга - Балтийск, которые не учитываются при определении части прибыли инициатора, подлежащей перечислению в федеральный бюджет в соответствующем году, на основании акта Правительства Российской Федерации, предусмотренного абзацем тринадцатым пункта 6 Правил разработки и утверждения программ деятельности и определения подлежащей перечислению в федеральный бюджет части прибыли федеральных государственных унитарных предприятий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2002 г. № 228 "О мерах по повышению эффективности использования федерального имущества, закрепленного в хозяйственном ведении федеральных государственных унитарных предприятий", а также за счет иных собственных источников финансирования инициатора (всех имеющихся в распоряжении инициатора средств, за исключением средств, имеющих целевое назначение в соответствии с законодательством Российской Федерации) при недостаточности средств указанной прибыли;

средства Фонда национального благосостояния предоставляются в соответствии с планом-графиком финансирования инвестиционного проекта согласно приложению № 1 и в соответствии с планом-графиком реализации инвестиционного проекта согласно приложению № 2;

е) средства пенсионных накоплений - не предусмотрены.

10. Предельная доля авансов, перечисляемых инициатором поставщику, - до 50 процентов стоимости железнодорожных паромов.

11. Акционерным обществом "Рейтинговое Агентство "Эксперт РА" (идентификационный номер налогоплательщика 7710248947) инициатору присвоен рейтинг кредитоспособности на уровне ruAAA (с 21 июля 2026 г.).

12. Социальные эффекты от реализации инвестиционного проекта - увеличение количества рабочих мест у инициатора (до 90 человек), повышение транспортной доступности и связанности территорий за счет увеличения провозной способности переправы Усть-Луга - Балтийск на 19000 вагонов в год и 7000 иных транспортных средств в год.

13. Создание объектов социальной инфраструктуры - не предусмотрено.

14. Риски реализации инвестиционного проекта:

а) рыночные риски (низкий уровень) - возможное изменение рыночных факторов, снижающих потребность в морских перевозках в Калининградскую область.

В текущей геополитической ситуации морское сообщение в ближайшей перспективе останется приоритетным. Потребность в доставке грузов с использованием паромного сообщения - около 3300 вагонов в месяц (фактическая доставка - около 1600 вагонов в месяц). Подобный дефицит ожидается и в ближайшие годы;

б) риски сырьевой базы (средний уровень) - изменение цен на сырьевые товары (металлические сплавы, композитные материалы, резину и др.).

Участники инвестиционного проекта могут защитить себя от колебаний цен на сырьевые товары путем заключения контрактов с фиксированной ценой. Они также могут зафиксировать цену исходя из наихудшего сценария, чтобы снизить потенциальные убытки;

в) контрактные риски на инвестиционной фазе (средний уровень) - возможные задержки или срывы поставок судовых материалов и оборудования для железнодорожных паромов. В связи с тем что часть таких судовых материалов и оборудования иностранного производства, задержки или срывы их поставок возможны из-за введенных запретов и ограничений.

Меры по снижению контрактных рисков предусматривают:

внедрение поставщиком современных технологий, обеспечивающих повышение эффективности производства и качества готовой продукции;

формирование резерва критически важных судовых материалов и оборудования и средств производства;

создание комплексной системы обеспечения полного жизненного цикла железнодорожных паромов за счет совершенствования управления логистическими процессами, организации доставки и распределения запасных частей и судовых материалов и оборудования;

создание единой информационной системы логистической поддержки сервисного обслуживания и ремонта, поставки судовых материалов и оборудования;

включение в контракт на строительство железнодорожных паромов (далее - контракт) четких условий, предполагающих штрафные меры в случае ненадлежащего исполнения поставщиком обязательств,

предусмотренных контрактом, или в случае несвоевременного выполнения предусмотренных контрактом работ;

контроль строительства железнодорожных паромов на всех этапах;

страхование рисков при заключении контракта;

г) риски недофинансирования (низкий уровень) - возможное увеличение стоимости строительства железнодорожных паромов, а также возможные колебания цен на сырьевые товары и судовые материалы и оборудование.

Меры по снижению рисков недофинансирования предусматривают:

установление предельной стоимости строительства железнодорожных паромов в размере, подтвержденном заключением, указанным в пункте 8 настоящего паспорта (46950945,76 тыс. рублей);

организацию ежеквартального мониторинга фактических затрат поставщика путем представления инициатору отчетности с детализацией по статьям затрат и этапам строительства железнодорожных паромов;

установление обязанности поставщика незамедлительно информировать инициатора о любых факторах, способных привести к увеличению стоимости строительства железнодорожных паромов сверх утвержденной сметы;

повышение уровня корпоративного управления поставщика;

повышение инвестиционной привлекательности поставщика;

д) акционерные риски (низкий уровень) - возможность потери контроля за участниками инвестиционного проекта (имеют низкий уровень, так как участниками инвестиционного проекта являются инициатор (федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт") и поставщик (акционерное общество "Судостроительный завод имени Б.Е. Бутомы");

е) технологические и инфраструктурные риски (низкий уровень) - возможная нехватка производственных мощностей у поставщика (имеют низкий уровень, поскольку на этапе строительства железнодорожных паромов возможно привлечение субподрядных организаций (судостроительных верфей). По информации Министерства промышленности и торговли Российской Федерации, поставщик обладает достаточными производственными мощностями для строительства железнодорожных паромов в 2026 - 2030 годах);

ж) риски государственного регулирования (низкий уровень) - возможное изменение законодательства Российской Федерации, применимого к реализации инвестиционного проекта (имеют низкий

уровень, поскольку на этапах строительства и эксплуатации железнодорожных паромов не предполагается установление специального нормативного регулирования, которое может быть изменено в дальнейшем).

Меры по снижению рисков государственного регулирования предусматривают:

проведение мониторинга изменений, вносимых в нормативные правовые акты;

анализ результатов мониторинга и информирование участников инвестиционного проекта;

своевременное реагирование на изменения нормативных правовых актов, в том числе при необходимости проведение корректировки бизнес-процессов;

проведение контроля за соблюдением требований измененных нормативных правовых актов;

организацию взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти и общественными организациями по вопросам интерпретации, правильного применения и совершенствования норм законодательства Российской Федерации;

з) административные риски (низкий уровень) - потенциальное влияние решений органов государственной власти (имеют низкий уровень с учетом стратегического характера инвестиционного проекта и поручений Президента Российской Федерации).

Меры по снижению административных рисков предусматривают организацию контроля за наличием у поставщика требуемых в соответствии с законодательством Российской Федерации лицензий, допусков, иных разрешений и документов, за своевременным их получением поставщиком;

и) риски команды инвестиционного проекта и риски персонала (низкий уровень) - недостаточная квалификация, низкая мотивация участников инвестиционного проекта.

Меры по снижению рисков команды инвестиционного проекта и рисков персонала предусматривают:

постоянное повышение квалификации и профессиональных навыков команды инвестиционного проекта;

введение четких дисциплинарных правил и системы ответственности персонала за результаты работы;

организацию эффективной системы вознаграждения персонала, основанной на оценке результатов выполненной работы;

к) экологические, социальные и репутационные риски (низкий уровень) - возможное негативное освещение в средствах массовой информации результатов деятельности или методов решения поставщиком и (или) инициатором экологических и социальных проблем.

Меры по снижению экологических, социальных и репутационных рисков предусматривают соблюдение экологических и социальных норм и международных экологических и социальных стандартов, обязательных для Российской Федерации. Репутационные риски минимальны, поскольку результатом реализации инвестиционного проекта является достижение социального эффекта от эксплуатации железнодорожных паромов;

л) риски недостижения плановой загрузки железнодорожных паромов (низкий уровень) - низкая зависимость плановой загрузки железнодорожных паромов от дополнительного грузопотока в связи с обеспечиваемой на стабильно высоком уровне загрузкой паромов, в настоящее время работающих на переправе Усть-Луга - Балтийск;

м) риски несвоевременного строительства железнодорожных паромов (средний уровень) - возможное увеличение сроков разработки технической документации, строительства и проведения испытаний железнодорожных паромов, длительные сроки контрактования и поставки судовых материалов и оборудования.

Меры по снижению рисков несвоевременного строительства железнодорожных паромов предусматривают:

выбор поставщиком проектной организации, имеющей опыт проектирования судов аналогичных типов;

постоянный контроль со стороны поставщика и инициатора за ходом разработки технической документации железнодорожных паромов, контрактования судовых материалов и оборудования, а также сроками их поставки;

организацию инициатором еженедельного и ежемесячного мониторинга строительства железнодорожных паромов с представлением поставщиком отчетности;

систематическое проведение совещаний (выездных и в формате видеоконференций) по рассмотрению вопросов проектирования и строительства железнодорожных паромов, поставки судовых материалов и оборудования;

периодическое нахождение представителей инициатора (группы наблюдения) на территории поставщика в период строительства и испытаний железнодорожных паромов в целях оперативного решения технических вопросов и контроля качества;

обязанность поставщика незамедлительно информировать инициатора о любых факторах, способных привести к увеличению сроков строительства железнодорожных паромов (неисполнению графика их строительства);

включение в контракт четких условий, предполагающих штрафные меры в случае ненадлежащего исполнения поставщиком обязательств, предусмотренных контрактом, или в случае несвоевременного выполнения работ.

15. Анализ сильных и слабых сторон, возможностей и угроз инвестиционного проекта:

а) сильные стороны:

инициатор - государственное предприятие с большим опытом по сопровождению сделок, связанных со строительством судов;

строительство в рамках инвестиционного проекта железнодорожных паромов позволит осуществить дополнительную поддержку судостроительной отрасли и отрасли машиностроения;

строительство железнодорожных паромов на льготных условиях позволит обновить состав российских грузопассажирских судов с помощью доступного для судовладельца финансового механизма;

реализация инвестиционного проекта обеспечит стимулирование развития рынка перевозок грузов и пассажиров водным транспортом;

обновление состава грузопассажирских судов позволит повысить безопасность судоходства и снизить негативное влияние водного транспорта на окружающую среду;

строительство железнодорожных паромов позволит обеспечить транспортную доступность Калининградской области и значительно снизить зависимость от транспортной системы сопредельных государств, а также обеспечить бесперебойное грузовое сообщение;

б) слабые стороны:

длительные сроки строительства железнодорожных паромов;

большая потребность в металлах в условиях нестабильности рынка металлургической продукции;

высокая доля иностранной продукции в судовых материалах и оборудовании, сложность получения судовых материалов

и оборудования иностранного производства из-за введенных запретов и ограничений и колебание валютных курсов могут привести к повышению стоимости и увеличению сроков строительства железнодорожных паромов;

в) возможности:

увеличение доли продукции гражданского судостроения в общем объеме производства поставщика;

большие объемы привлекаемых финансовых средств для реализации инвестиционного проекта будут стимулировать развитие отраслей судостроения и транспорта;

эксплуатация железнодорожных паромов будет способствовать росту производительности труда, снижению себестоимости перевозок и повышению качества транспортных услуг;

г) угрозы:

повышение цен на металлы и энергоресурсы, судовые материалы и оборудование может привести к снижению рентабельности производства и увеличению сроков строительства железнодорожных паромов;

усиление запретов и ограничений может привести к прекращению поставок судовых материалов и оборудования для железнодорожных паромов;

снижение платежеспособности судовладельца из-за ухудшения экономической ситуации и (или) введения ограничений, вызванных различными причинами (эпидемии, природные и техногенные катастрофы). Риски дефолта и низкой платежеспособности судовладельца могут стать причиной невозможности формирования достаточного денежного потока, необходимого для окупаемости осуществленных инвестиций в инвестиционный проект. На платежеспособность судовладельца могут оказать влияние как рыночные факторы (сезонная неравномерность и (или) снижение спроса на морские грузовые и пассажирские перевозки на переправе Усть-Луга - Балтийск), так и недостаточная коммерческая эффективность эксплуатации железнодорожных паромов.

16. Ответственный исполнитель по инвестиционному проекту - федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", 127030, г. Москва, ул. Сущевская, д. 19, строение 7, контактные телефоны: +7 (495) 626-14-25, +7 (495) 411-77-59, электронная почта: mail@rosmorport.ru, генеральный директор Пылин Сергей Владимирович.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к паспорту инвестиционного проекта
"Строительство двух железнодорожных
паромов для переправы
Усть-Луга - Балтийск"

ПЛАН-ГРАФИК

финансирования инвестиционного проекта "Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск"

(тыс. рублей, с учетом налога на добавленную стоимость)

Период реализации	Общий объем финансирования	Заемное финансирование	Собственный капитал	Средства участников		Средства федерального бюджета	Средства бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов	Средства Фонда национального благосостояния	Средства пенсионных накоплений	Иные источники
				всего	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт"					
2027 год	14968111,77	-	-	-	-	3539701,71	-	11428410,06	-	-
2028 год	8006250	-	-	-	-	-	-	8006250	-	-
2029 год	13168750	-	-	-	-	-	-	13168750	-	-
2030 год	10807833,99	-	-	-	-	5311244,05	-	5496589,94	-	-
Итого	46950945,76	-	-	-	-	8850945,76	-	38100000	-	-

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к паспорту инвестиционного проекта
"Строительство двух железнодорожных
паромов для переправы
Усть-Луга - Балтийск"

ПЛАН-ГРАФИК

реализации инвестиционного проекта "Строительство двух железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск"

(тыс. рублей, с учетом налога на добавленную стоимость)

Наименование этапа	Плановый период реализации		Плановый объем финансирования			Плановый период финансирования		Ответственный исполнитель
	начало	окончание	всего	средства Фонда национального благосостояния	средства федерального бюджета	начало	окончание	
Строительство железнодорожных паромов для переправы Усть-Луга - Балтийск (далее - железнодорожные паромы), 2 единицы	2026 год	2030 год	46950945,76	38100000	8850945,76	2027 год	2030 год	

Наименование этапа	Плановый период реализации		Плановый объем финансирования			Плановый период финансирования		Ответственный исполнитель
	начало	окончание	всего	средства Фонда национального благосостояния	средства федерального бюджета	начало	окончание	
1. Заключение контракта на проектирование и строительство железнодорожных паромов, 2 единицы	2026 год	2026 год	-	-	-	-	-	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", российская судостроительная организация (судоверфь)
2. Авансирование работ по проектированию и строительству железнодорожных паромов, 2 единицы	-	-	11428410,06	11428410,06	-	2027 год	2027 год	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", российская судостроительная организация (судоверфь)
3. Оплата работ по проектированию и строительству железнодорожных паромов, 2 единицы	-	-	26671589,94	26671589,94	-	2027 год	2030 год	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", российская судостроительная организация (судоверфь)

Наименование этапа	Плановый период реализации		Плановый объем финансирования			Плановый период финансирования		Ответственный исполнитель
	начало	окончание	всего	средства Фонда национального благосостояния	средства федерального бюджета	начало	окончание	
4. Получение российской судостроительной организацией (судоверфью) средств федерального бюджета	-	-	8850945,76	-	8850945,76	2027 год	2030 год	Минпромторг России, российская судостроительная организация (судоверфь)
5. Приемка железнодорожных паромов, 2 единицы	2030 год	2030 год	-	-	-	-	-	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт", российская судостроительная организация (судоверфь)
6. Ввод в эксплуатацию железнодорожных паромов, 2 единицы	2030 год	2031 год	-	-	-	-	-	федеральное государственное унитарное предприятие "Росморпорт"