Министерство транспорта Российской Федерации

Дополнительные и обосновывающие материалы

к государственной программе Российской Федерации

«Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»

Оглавление

[РАЗДЕЛ 1. Характеристика текущего состояния и основные показатели развития сферы реализации государственной программы 4](#_Toc478467721)

[РАЗДЕЛ 2. Прогноз развития сферы реализации и планируемые макроэкономические показатели по итогам реализации государственной программы 28](#_Toc478467722)

[РАЗДЕЛ 3. Прогноз ожидаемых результатов реализации государственной программы, характеризующих целевое состояние уровня и качества жизни населения, социальной сферы, экономики, общественной безопасности, государственных институтов, степени реализации других общественно значимых интересов и потребностей в данной сфере 48](#_Toc478467723)

[РАЗДЕЛ 4. Описание рисков реализации государственной программы, в том числе недостижения целевых показателей, а также описание механизмов управления рисками и мер по их минимизации 53](#_Toc478467724)

[РАЗДЕЛ 5. Обоснование набора подпрограмм и федеральных целевых программ 57](#_Toc478467725)

[РАЗДЕЛ 6. Сведения по подпрограммам государственной программы 61](#_Toc478467726)

[РАЗДЕЛ 7. Описание мер государственного регулирования в сфере реализации государственной программы 110](#_Toc478467727)

[РАЗДЕЛ 8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета 114](#_Toc478467728)

[РАЗДЕЛ 9. Обоснование необходимых финансовых ресурсов на реализацию государственной программы 114](#_Toc478467729)

[РАЗДЕЛ 10. Характеристика сферы реализации государственной программы в субъектах Российской Федерации, в том числе информация о прогнозных расходах субъектов Российской Федерации в случае их участия в разработке и реализации государственной программы, а также перечень реализуемых ими мероприятий 119](#_Toc478467730)

[РАЗДЕЛ 11. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации Программы 120](#_Toc478467731)

[РАЗДЕЛ 12. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации Программы 120](#_Toc478467732)

[РАЗДЕЛ 13. Сведения о показателях (индикаторах) Программы, порядке сбора информации и методике расчета 123](#_Toc478467733)

[РАЗДЕЛ 14. Обоснование необходимости и достаточности набора контрольных событий Плана реализации государственной программы «Развитие транспортной системы» 125](#_Toc478467734)

[РАЗДЕЛ 15. Методика оценки эффективности Программы 127](#_Toc478467735)

Приложения к дополнительным и обосновывающим материалам:

*Приложение 1* Список применяемых терминов

*Приложение 2* Перечень стратегических документов, действующих в сфере реализации государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»

*Приложение 3* Оценка применения мер государственного регулирования

*Приложение 4* Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию целей государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»

*Приложение 5* Связи целей и задач государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» с целевыми показателями (индикаторами)

*Приложение 6* Таблица 9 *«*Сведения о показателях (индикаторах), разрабатываемых в рамках работ, включенных в Федеральный план статистических работ»

*Приложение 7* Таблица 9а *«*Сведения о порядке сбора информации и методике расчета показателей (индикатора) государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»

**РАЗДЕЛ 1. Характеристика текущего состояния и основные показатели развития сферы реализации государственной программы**

Природный газ является наиболее экономичным, экологичным и безопасным топливом, его стоимость более чем в два раза ниже по сравнению с традиционными видами топлива.

Российская Федерация по объемам добычи газа занимает второе место в мире. Газовая отрасль является одной из ключевых отраслей экономики России. Так, вклад газовой отрасли в формирование ВВП страны составляет около 10 %, на ее долю приходится около 20 % в поступлениях валютной выручки государства, а также не менее 13 % доходов федерального бюджета.

За последнее пятилетие разработан и утвержден ряд стратегических программных документов долгосрочного развития ТЭК, среди которых Энергетическая стратегия России на период до 2030 года и Генеральные схемы развития нефтяной и газовой отрасли. В настоящее время ведется работа над разработкой Энергетической стратеги России на период до 2035 года.

Прогноз развития газодобывающей отрасли на современном этапе обусловлен следующими общемировыми тенденциями:

нестабильный, сравнительно медленный и неоднородный по разным регионам мира экономический рост, неизбежность новых геополитических и глобальных экономических кризисов;

высокая вероятность новой технологической революции и перехода лидеров мирового развития на технологическую платформу, базирующуюся на развитии неуглеродных источников энергии;

появление новых производителей энергоресурсов, включая освоение месторождений углеводородов в регионе Персидского залива, Бразилии, Австралии, Центральной Азии, а также значительный рост добычи нетрадиционных углеводородов, в первую очередь в Северной Америке.

Следствием является обострение конкуренции на всех ключевых для России экспортных рынках, в первую очередь - на европейском рынке газа. Реализация возможностей Азиатско-Тихоокеанского рынка требует больших инвестиций в развитие соответствующей энерготранспортной инфраструктуры.

В условиях прогнозируемого в среднесрочной перспективе сокращения внешнего спроса на газ, большое значение приобретает расширение внутреннего рынка, перспективным сегментом которого является природный газ, используемый в качестве моторного топлива.

Задача внедрения техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, относится к числу приоритетных и для транспортного комплекса Российской Федерации. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет:

уменьшить себестоимость перевозок на 15 - 25% за счет меньшей цены природного газа;

снизить выбросы токсичных веществ в окружающую среду (оксида углерода – в 1,5-2 раза, оксида азота – в 2 раза, углеводородов – в 1,5 - 3 раза, задымленности – в 9 раз);

повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации транспортных средств и техники специального назначения в 1,3 - 1,5 раза;

обеспечить безопасную эксплуатацию транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, благодаря многократно более низким рабочим давлениям в бортовых газотопливных резервуарах (емкостях) транспортных средств в случае использования природного газа в сжиженном виде (не более 1,2 МПа) или компримированного газа (20,0-30,0 МПа).

В настоящее время доля объема потребления природного газа в качестве моторного топлива в общем объеме потребления моторных топлив в Российской Федерации составляет 0,5% (на бензин приходится 60,3%, на дизельное топливо – 37,1%, на сжиженный углеводородный газ - 2,1%), поэтому эффект от его применения в масштабах транспортного комплекса страны незначителен. Общий объем потребления природного газа в качестве моторного топлива составил в 2015 году 498,6 млн. м3, в том числе КПГ – 490,0 млн. м3, СПГ – 8,6 млн. м3.

Около 98% от общего объема потребления природного газа в качестве моторного топлива обеспечивает автомобильный транспорт. На остальных видах транспорта объемы потребления природного газа в настоящее время незначительны, что связано как с отсутствием серийного производства транспортных средств и техники специального назначения, использующих природный газ, так и с нехваткой газозаправочных станций и сервисных центров для обслуживания газового оборудования в Российской Федерации.

Анализ существующего использования природного газа в качестве моторного топлива на различных видах транспорта представлен ниже.

***Автомобильный транспорт***

В настоящее время среди всех видов транспорта автомобильный транспорт лидирует по количеству транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и объемам потребления природного газа.

По данным Росстата парк автотранспортных средств, имеющих техническую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, составил в 2015 году 141 474 ед. (0,3 % от общей численности парка автотранспортных средств в Российской Федерации), из которых 141 470 ед. использовали компримированный природный газ (КПГ) и 4 ед. – сжиженный природный газ (СПГ).

В 2015 году в России было продано 3,2 тыс. автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и около 5 тыс. ед. было переоборудовано для использования этого топлива.

Компримированный (сжатый) природный газ в качестве моторного топлива используют в основном городские и пригородные автобусы, грузовые малотоннажные автомобили, легковые автомобили, коммунальная, дорожная и сельскохозяйственная техника, которые имеют незначительный радиус обслуживания и возможность дозаправки в течение рабочего дня на автомобильных газонаполнительных компрессорных станциях (АГНКС).

Сжиженный природный газ получают путем охлаждения сжатого природного газа до температуры - 161,5  градусов по Цельсию. Ввиду значительного уменьшения объема природного газа при сжижении (примерно в 600 раз) требуется меньший объем баллонов для хранения и перевозки СПГ, его удобно транспортировать на большие расстояния, кроме того, имеется возможность его последующей регазификации. Использование сжиженного природного газа имеет ряд преимуществ по сравнению с компримированным природным газом, к основным из которых относятся следующие: запас хода транспортных средств, работающих на СПГ, в 2-3 раза выше; большая степень сжатия СПГ позволяет уменьшить общую массу газобаллонного оборудования в 3 - 4 раза; при масштабном производстве удельные капиталовложения и себестоимость производства СПГ на 20 - 30% ниже по сравнению с КПГ.

Учитывая перечисленные преимущества, переход на СПГ наиболее эффективен для транспортных средств, имеющих значительный среднесуточный пробег и осуществляющих перевозки на дальние расстояния (для грузовых автомобилей и автобусов, осуществляющих междугородние и международные перевозки). В настоящее время в Российской Федерации еще не осуществляется серийный выпуск автотранспортных средств, использующих СПГ, поэтому их количество в общем парке газомоторной техники не значительно. Для перехода автотранспорта на использование СПГ потребуется строительство криогенных автомобильных заправочных станций (КриоАЗС) по направлениям автомобильных дорог с наибольшей интенсивностью движения транспортных потоков, обеспечивающих междугородние и международные перевозки.

В странах Европы и Восточной Азии за последние годы отмечаются высокие темпы роста парка автотранспортных средств, использующих СПГ. В ЕС реализуется проект «The LNG Blue Corridors», нацеленный на создание сети КриоАЗС для заправки автомобилей СПГ вдоль трансъевропейских транспортных коридоров, при этом расстояние между КриоАЗС не должно превышать 400 км. Создание сети КриоАЗС в Италии, Швеции, Португалии, Испании, Бельгии, Франции и других странах способствует переводу автотранспорта на использование СПГ.

Кроме природного газа (метана), автотранспортные средства могут использовать сжиженный углеводородный газ (смеси пропана, изобутана и бутана) в качестве моторного топлива, который производится в основном из попутного нефтяного газа. По данным Росстата парк автотранспортных средств, имеющих техническую возможность использования сжиженного углеводородного газа (СУГ) в качестве моторного топлива, составил в 2015 году 1 208,6 тыс. ед. (2,1 % от общей численности парка автотранспортных средств в Российской Федерации).

Большая часть газомоторных автотранспортных средств (АТС) имеет двухтопливное исполнение и эксплуатируется с использованием традиционных видов топлива.

В таблице 1.1 представлено распределение парка автотранспортных средств по субъектам Российской Федерации с указанием количества АТС с возможностью использования компримированного природного газа и сжиженного углеводородного газа по состоянию на 1 января 2016 г. Наибольший по численности парк автотранспортных средств с возможностью использования компримированного природного газа зарегистрирован в Свердловской и Белгородской областях, Республиках Дагестан и Адыгея.

Для заправки автотранспортных средств на территории Российской Федерации на конец 2015 года функционировало 352 АГНКС (рассчитано как сумма количества АГНКС, расположенных на сети автомобильных дорог общего пользования и учтенных в государственной статистике - 269 ед. в 2015 году, и количества АГНКС, расположенных на территории автотранспортных, промышленных и др. предприятий - 83 ед. в 2015 году (в соответствии с данными коммерческих организаций)и 27 КриоАЗС. Большая часть из них находится в собственности ООО «Газпром газомоторное топливо» и других организаций, входящих в Группу компаний «Газпром». Наибольшее количество АГНКС расположено в Волгоградской, Воронежской, Кемеровской, Оренбургской, Ростовской, Самарской, Саратовской, Свердловской и Челябинской областях, Республиках Крым, Башкортостан и Татарстан, Краснодарском, Пермском и Ставропольском краях, Ханты-Мансийском автономном округе.

Количество АГНКС в Российской Федерации ежегодно растет. Только в 2016 году по заказу компаний Группы «Газпром» построено и введено в эксплуатацию 34 новых и 5 реконструированных АГНКС, в том числе в  Санкт-Петербурге, Алтайском крае, Астраханской, Волгоградской, Воронежской, Кемеровской, Кировской, Новосибирской, Новгородской, Ленинградской, Омской, Оренбургской, Сахалинской, Томской и Ярославской областях, Пермском и Ставропольском крае, Республиках Башкортостан и Татарстан и др.

Общий объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте составил в 2015 году 445,0 млн. м3, в том числе КПГ – 444,8 млн. м3, СПГ – 0,2 млн. м3.

В настоящее время в 57 субъектах Российской Федерации действуют 406 сервисных центров, занимающихся установкой и обслуживанием газобаллонного оборудования (большинство из них ориентировано на работу с оборудованием для СУГ).

К числу факторов, стимулирующих переход автомобильного транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива, относятся следующие:

1. В Российской Федерации 48,7% от общей численности парка автотранспортных средств находятся в эксплуатации свыше 10 лет и нуждаются в замене. В условиях роста стоимости автомобилей и запчастей к ним, увеличения цены традиционных видов топлива, расширения сети платных автомобильных дорог и введения сборов с 12*-*тонных автомобилей, владельцы автотранспортных средств стремятся к снижению себестоимости перевозок для обеспечения конкурентоспособности.
2. В настоящее время стоимость природного газа как моторного топлива находится на уровне 45 - 50% от стоимости дизельного топлива, что позволяет снизить себестоимость перевозок на 15 - 25% при переходе на его использование по сравнению с применением традиционных видов топлива.
3. При использовании природного газа вместо нефтяного топлива снижаются выбросы токсичных веществ в окружающую среду: диоксида углерода и оксида азота – в 1,5 - 2 раза, дисперсных частиц – в 3 - 6 раз, вредность отработавших газов при работе двигателей, работающих на метане, для здоровья человека ниже на 60%, чем при работе двигателей на нефтяном топливе.

4. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет повысить срок эксплуатации транспортных средств и снизить затраты на их техническое обслуживание.

В результате эксплуатации транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, специалистами ОАО «КАМАЗ» и ООО «РариТЭК» были выявлены следующие их преимущества:

- увеличение ресурса эксплуатации двигателя на 30 – 40 процентов;

- отсутствие детонации при работе двигателя;

- уменьшение шума на 7 – 9 децибел;

- увеличение межремонтного пробега двигателя в 1,3 – 1,5 раза;

- увеличение срока службы моторного масла в 1,5 – 2 раза;

Таблица 1.1 - Численность парка автотранспортных средств (включая коммунальную технику) в субъектах Российской Федерации, в том числе с возможностью использования КПГ и СУГ (по состоянию на 1.01.2016)

| Наименование административной единицы | Количество автотранспортных средств, тыс. ед. | Количество легковых АТС, тыс. ед. | Количество грузовых АТС, тыс. ед. | Количество автобусов, тыс. ед. |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|
| Всего | в т.ч. с возможностью использования КПГ | в т.ч. с возможностью использования СУГ | Всего | в т.ч. с возможностью использования КПГ | в т.ч. с возможностью использования СУГ | Всего | в т.ч. с возможностью использования КПГ | в т.ч. с возможностью использования СУГ |
| Российская Федерация | 56616,4 | 44253,1 | 76,6 | 861,9 | 6229,7 | 57,5 | 303,2 | 872,6 | 10,6 | 43,5 |
|   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Центральный федеральный округ | 15571,7 | 12444,5 | 11,2 | 128,0 | 1557,8 | 14,1 | 46,3 | 196,9 | 1,4 | 7,0 |
| Белгородская область | 642,1 | 496,7 | 2,8 | 0,0 | 70,3 | 8,5 | 0,0 | 8,3 | 0,5 | 0,1 |
| Брянская область | 323,1 | 252,6 | 0,2 | 2,0 | 29,5 | 0,0 | 0,2 | 7,0 | 0,1 | 0,5 |
| Владимирская область | 533,2 | 414,8 | 0,0 | 6,7 | 56,8 | 0,1 | 7,5 | 5,2 | 0,0 | 0,7 |
| Воронежская область | 1001,8 | 790,5 | 0,1 | 0,0 | 107,5 | 0,1 | 0,0 | 13,2 | 0,3 | 0,0 |
| Ивановская область | 398,6 | 268,4 | 0,0 | 29,0 | 52,5 | 0,0 | 8,4 | 6,4 | 0,0 | 0,8 |
| Калужская область | 408,4 | 330,7 | 1,7 | 0,1 | 50,0 | 3,0 | 0,1 | 5,5 | 0,2 | 0,0 |
| Костромская область | 247,4 | 188,1 | 0,0 | 0,0 | 28,2 | 0,0 | 0,0 | 3,4 | 0,0 | 0,0 |
| Курская область | 452,0 | 358,6 | 0,0 | 2,6 | 29,5 | 0,0 | 2,3 | 5,5 | 0,0 | 0,7 |
| Липецкая область | 488,4 | 374,6 | 0,0 | 0,0 | 60,7 | 0,0 | 0,0 | 10,2 | 0,0 | 0,0 |
| Московская область | 3136,0 | 2545,5 | 0,1 | 0,6 | 307,4 | 0,1 | 0,4 | 37,5 | 0,0 | 0,1 |
| Орловская область | 334,7 | 258,1 | 0,0 | 0,2 | 54,5 | 0,0 | 0,5 | 6,4 | 0,0 | 0,0 |
| Рязанская область | 497,5 | 397,7 | 0,0 | 1,3 | 61,7 | 0,0 | 3,2 | 6,0 | 0,0 | 0,2 |
| Смоленская область | 318,7 | 240,7 | 0,0 | 4,1 | 44,4 | 0,0 | 6,0 | 5,1 | 0,0 | 0,8 |
| Тамбовская область | 416,4 | 308,4 | 0,0 | 0,9 | 42,2 | 0,0 | 0,5 | 4,3 | 0,0 | 0,1 |
| Тверская область | 659,6 | 522,6 | 0,0 | 74,3 | 48,9 | 0,0 | 2,7 | 9,0 | 0,0 | 1,8 |
| Тульская область | 711,7 | 479,9 | 0,0 | 2,5 | 94,1 | 0,0 | 7,1 | 11,7 | 0,0 | 0,5 |
| Ярославская область | 404,8 | 320,8 | 5,9 | 3,1 | 49,7 | 1,9 | 6,9 | 5,9 | 0,3 | 0,6 |
| г.Москва | 4597,6 | 3895,9 | 0,3 | 0,6 | 369,9 | 0,2 | 0,4 | 46,4 | 0,0 | 0,2 |
| Северо-Западный федеральный округ | 5756,6 | 4468,1 | 4,4 | 9,4 | 597,5 | 3,7 | 4,1 | 61,6 | 0,5 | 0,4 |
| Республика Карелия | 346,1 | 241,8 | 0,0 | 0,0 | 41,2 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Коми | 339,2 | 264,4 | 0,0 | 0,0 | 29,0 | 0,0 | 0,0 | 6,1 | 0,0 | 0,0 |
| Архангельская область | 440,1 | 317,1 | 0,2 | 1,5 | 53,2 | 0,4 | 2,7 | 6,3 | 0,0 | 0,2 |
| Ненецкий автономный округ | 15,5 | 12,1 | 0,2 | 0,0 | 2,0 | 0,4 | 0,0 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Архангельская область (без автономного округа) | 424,6 | 305,1 | 0,0 | 1,5 | 51,2 | 0,0 | 2,7 | 6,1 | 0,0 | 0,2 |
| Вологодская область | 510,4 | 375,4 | 0,0 | 7,3 | 56,6 | 0,0 | 1,1 | 4,6 | 0,0 | 0,1 |
| Калининградская область | 461,9 | 390,4 | 0,9 | 0,1 | 31,2 | 0,5 | 0,0 | 4,8 | 0,0 | 0,0 |
| Ленинградская область | 726,7 | 545,4 | 0,5 | 0,0 | 76,7 | 0,5 | 0,0 | 5,8 | 0,0 | 0,0 |
| Мурманская область | 279,0 | 237,6 | 0,3 | 0,0 | 14,4 | 0,2 | 0,0 | 2,8 | 0,0 | 0,0 |
| Новгородская область | 252,1 | 192,6 | 0,2 | 0,0 | 36,4 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 0,1 | 0,0 |
| Псковская область | 372,4 | 265,2 | 0,0 | 0,5 | 41,1 | 0,0 | 0,2 | 4,6 | 0,0 | 0,0 |
| г.Санкт-Петербург | 2028,7 | 1638,2 | 2,3 | 0,1 | 217,7 | 2,1 | 0,1 | 20,2 | 0,2 | 0,0 |
| Южный федеральный округ | 5732,1 | 4408,3 | 11,6 | 26,7 | 600,8 | 1,1 | 2,5 | 87,4 | 1,4 | 0,3 |
| Республика Адыгея | 167,2 | 132,7 | 11,5 | 26,6 | 18,3 | 1,0 | 2,3 | 2,8 | 0,6 | 0,2 |
| Республика Калмыкия | 120,2 | 86,4 | 0,0 | 0,0 | 18,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 0,0 | 0,0 |
| Краснодарский край | 2257,5 | 1719,5 | 0,0 | 0,0 | 231,4 | 0,0 | 0,0 | 29,9 | 0,6 | 0,0 |
| Астраханская область | 350,9 | 267,9 | 0,1 | 0,0 | 41,1 | 0,1 | 0,0 | 7,4 | 0,0 | 0,0 |
| Волгоградская область | 1132,2 | 899,6 | 0,0 | 0,0 | 84,4 | 0,0 | 0,0 | 19,7 | 0,1 | 0,0 |
| Ростовская область | 1704,1 | 1302,4 | 0,1 | 0,1 | 207,6 | 0,1 | 0,2 | 24,7 | 0,0 | 0,0 |
| Северо-Кавказский федеральный округ | 2782,7 | 2137,8 | 4,2 | 21,6 | 407,4 | 18,6 | 27,6 | 77,4 | 2,1 | 3,5 |
| Республика Дагестан | 702,4 | 534,7 | 1,3 | 0,0 | 115,5 | 13,7 | 0,1 | 27,2 | 1,0 | 0,0 |
| Республика Ингушетия | 95,3 | 78,2 | 0,0 | 0,0 | 13,0 | 0,1 | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 |
| Кабардино-Балкарская Республика | 262,7 | 199,7 | 2,5 | 0,1 | 42,4 | 4,7 | 0,1 | 6,9 | 0,5 | 0,1 |
| Карачаево-Черкесская Республика | 127,1 | 99,3 | 0,1 | 1,8 | 21,3 | 0,0 | 4,9 | 3,6 | 0,0 | 0,3 |
| Республика Северная Осетия - Алания | 243,9 | 192,8 | 0,0 | 0,3 | 36,8 | 0,0 | 0,7 | 7,8 | 0,0 | 0,1 |
| Чеченская Республика | 291,1 | 224,9 | 0,0 | 0,0 | 49,2 | 0,0 | 0,0 | 10,2 | 0,0 | 0,0 |
| Ставропольский край | 1060,1 | 808,2 | 0,2 | 19,3 | 129,2 | 0,2 | 21,8 | 18,9 | 0,6 | 2,9 |
| Приволжский федеральный округ | 11289,5 | 8854,9 | 3,8 | 39,8 | 1213,2 | 6,0 | 14,2 | 193,5 | 1,4 | 0,4 |
| Республика Башкортостан | 1626,0 | 1270,1 | 0,0 | 0,0 | 195,2 | 0,0 | 0,0 | 44,5 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Марий Эл | 232,5 | 158,9 | 0,0 | 0,0 | 27,0 | 0,0 | 0,0 | 4,4 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Мордовия | 284,7 | 222,5 | 0,0 | 0,0 | 23,6 | 0,0 | 0,0 | 4,8 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Татарстан | 1276,8 | 1071,7 | 0,4 | 0,0 | 123,0 | 0,6 | 0,0 | 16,2 | 0,1 | 0,0 |
| Удмуртская Республика | 584,4 | 450,6 | 0,0 | 16,5 | 60,3 | 0,0 | 10,2 | 5,3 | 0,0 | 0,1 |
| Чувашская Республика | 330,3 | 266,3 | 2,5 | 0,0 | 40,6 | 4,5 | 0,0 | 7,3 | 0,4 | 0,0 |
| Пермский край | 1099,8 | 774,4 | 0,0 | 0,4 | 142,2 | 0,1 | 0,7 | 14,9 | 0,0 | 0,1 |
| Кировская область | 484,9 | 345,8 | 0,1 | 0,4 | 54,1 | 0,1 | 0,4 | 3,8 | 0,0 | 0,0 |
| Нижегородская область | 1227,9 | 1055,1 | 0,0 | 0,0 | 98,1 | 0,0 | 0,0 | 13,4 | 0,0 | 0,0 |
| Оренбургская область | 922,9 | 678,4 | 0,0 | 0,0 | 131,5 | 0,0 | 0,1 | 17,7 | 0,0 | 0,1 |
| Пензенская область | 505,4 | 420,8 | 0,1 | 0,0 | 34,2 | 0,1 | 0,0 | 6,3 | 0,1 | 0,0 |
| Самарская область | 1248,6 | 980,3 | 0,2 | 0,0 | 118,9 | 0,5 | 0,0 | 32,4 | 0,7 | 0,0 |
| Саратовская область | 1033,6 | 815,0 | 0,3 | 22,5 | 119,8 | 0,1 | 2,6 | 13,5 | 0,1 | 0,1 |
| Ульяновская область | 431,9 | 345,0 | 0,1 | 0,0 | 44,8 | 0,0 | 0,1 | 9,1 | 0,1 | 0,0 |
| Уральский федеральный округ | 5304,1 | 4132,6 | 31,7 | 480,6 | 642,4 | 5,8 | 70,4 | 83,0 | 2,5 | 10,7 |
| Курганская область | 363,6 | 273,7 | 0,0 | 70,3 | 34,5 | 0,0 | 11,3 | 4,2 | 1,8 | 0,4 |
| Свердловская область | 1935,3 | 1592,0 | 31,3 | 326,9 | 208,6 | 5,3 | 22,2 | 22,5 | 0,5 | 4,5 |
| Тюменская область | 1610,2 | 1185,9 | 0,3 | 71,5 | 255,9 | 0,5 | 9,2 | 32,7 | 0,2 | 2,3 |
| Ханты-Мансийский автономный округ-Югра | 767,2 | 564,4 | 0,2 | 49,1 | 127,0 | 0,3 | 8,0 | 16,4 | 0,1 | 2,1 |
| Ямало-Ненецкий автономный округ | 248,7 | 173,7 | 0,0 | 22,4 | 48,0 | 0,0 | 1,2 | 8,1 | 0,0 | 0,3 |
| Тюменская область (без автономных округов) | 594,2 | 447,8 | 0,1 | 0,0 | 81,0 | 0,1 | 0,0 | 8,2 | 0,0 | 0,0 |
| Челябинская область | 1395,1 | 1081,1 | 0,1 | 11,9 | 143,3 | 0,1 | 27,7 | 23,6 | 0,0 | 3,5 |
| Сибирский федеральный округ | 7301,8 | 5596,5 | 0,5 | 74,1 | 865,7 | 2,2 | 125,1 | 128,5 | 0,2 | 19,4 |
| Республика Алтай | 80,8 | 58,3 | 0,2 | 0,3 | 14,8 | 1,9 | 1,0 | 1,8 | 0,2 | 0,1 |
| Республика Бурятия | 358,6 | 264,0 | 0,0 | 0,0 | 54,1 | 0,0 | 0,0 | 14,2 | 0,0 | 0,2 |
| Республика Тыва | 55,9 | 44,5 | 0,0 | 0,1 | 5,8 | 0,0 | 0,0 | 2,1 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Хакасия | 222,4 | 176,0 | 0,0 | 2,1 | 15,9 | 0,0 | 3,4 | 2,5 | 0,0 | 0,2 |
| Алтайский край | 884,6 | 677,8 | 0,0 | 0,0 | 106,2 | 0,1 | 0,3 | 13,0 | 0,0 | 0,0 |
| Забайкальский край | 388,0 | 293,4 | 0,0 | 3,8 | 55,6 | 0,0 | 2,5 | 10,9 | 0,0 | 1,0 |
| Красноярский край | 1178,4 | 906,6 | 0,0 | 30,3 | 139,5 | 0,0 | 43,6 | 15,7 | 0,0 | 5,8 |
| Иркутская область | 912,7 | 678,8 | 0,2 | 37,2 | 141,2 | 0,1 | 73,4 | 22,8 | 0,0 | 11,9 |
| Кемеровская область | 950,4 | 729,8 | 0,0 | 0,0 | 87,8 | 0,0 | 0,0 | 13,8 | 0,0 | 0,0 |
| Новосибирская область | 1111,0 | 903,6 | 0,0 | 0,0 | 112,1 | 0,0 | 0,4 | 11,5 | 0,0 | 0,0 |
| Омская область | 767,9 | 562,3 | 0,0 | 0,0 | 84,9 | 0,0 | 0,0 | 14,4 | 0,0 | 0,0 |
| Томская область | 391,0 | 301,5 | 0,0 | 0,3 | 47,8 | 0,0 | 0,3 | 5,8 | 0,0 | 0,0 |
| Дальневосточный федеральный округ | 2663,4 | 2030,9 | 8,1 | 77,8 | 329,4 | 5,8 | 12,6 | 40,0 | 1,0 | 1,9 |
| Республика Саха (Якутия) | 318,5 | 236,2 | 3,5 | 77,5 | 52,1 | 4,1 | 12,1 | 7,3 | 0,6 | 1,9 |
| Камчатский край | 211,4 | 163,0 | 0,0 | 0,0 | 22,2 | 0,0 | 0,3 | 3,3 | 0,0 | 0,0 |
| Приморский край | 1019,2 | 782,0 | 4,6 | 0,3 | 89,9 | 1,7 | 0,2 | 11,4 | 0,3 | 0,0 |
| Хабаровский край | 432,5 | 341,1 | 0,0 | 0,0 | 66,2 | 0,0 | 0,0 | 6,3 | 0,0 | 0,0 |
| Амурская область | 326,0 | 242,6 | 0,0 | 0,0 | 39,7 | 0,0 | 0,0 | 4,6 | 0,0 | 0,0 |
| Магаданская область | 81,8 | 54,6 | 0,0 | 0,0 | 17,7 | 0,0 | 0,0 | 1,6 | 0,0 | 0,0 |
| Сахалинская область | 210,3 | 167,2 | 0,0 | 0,0 | 30,0 | 0,0 | 0,0 | 4,3 | 0,0 | 0,0 |
| Еврейская автономная область | 50,5 | 37,1 | 0,0 | 0,0 | 8,6 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,0 | 0,0 |
| Чукотский автономный округ | 13,2 | 7,1 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,0 |
| Республика Крым | 173,9 | 142,1 | 1,1 | 2,7 | 14,1 | 0,2 | 0,4 | 3,8 | 0,0 | 0,0 |
| г. Севастополь | 40,5 | 37,3 | 0,1 | 1,0 | 1,6 | 0,0 | 0,1 | 0,5 | 0,0 | 0,0 |

 *Источник: ГИБДД*

- увеличение в 1,5 – 2 раза срока службы свечей зажигания;

- увеличение срока службы цилиндропоршневой группы двигателя в 1,5 – 2 раза.

Кроме того, к важным преимуществам природного газа как моторного топлива (в отличие от дизельного топлива и СУГ) относится возможность его использования при низких температурах, что позволяет эксплуатировать автотранспортные средства в условиях холодного климата северных регионов Российской Федерации.

5. Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет повысить уровень безопасности эксплуатации транспортных средств. Метан почти в 2 раза легче воздуха, поэтому при разгерметизации он улетучивается, а не оседает, в отличие от других видов топлива. Метан не токсичен, не канцерогенен. Кроме того, нижние температурные и концентрационные показатели воспламенения у газов существенно выше, чем у бензина и дизельного топлива. За счет того, что газ находится в баллонах под давлением, исключается возможность попадания в них воздуха, необходимого для воспламенения или взрыва, в то время как в баках с бензином или дизельным топливом все время присутствует смесь их паров с воздухом. Газовые баллоны имеют многократный запас прочности и устанавливаются в наименее уязвимые места автомобиля. В случае пожара баллоны, наполненные метаном, не взрываются, газ стравливается через специальные вставки и выгорает.

По классификации горючих веществ метан относится к наиболее безопасному 4 классу (к слабочувствительным веществам). Самым опасным по данной классификации является пропан-бутан, отнесенный ко 2 классу. Бензин относится к 3 классу опасности.

К числу факторов, сдерживающих переход автомобильного транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива, относятся следующие:

- более высокая стоимость автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, (в среднем на 20%) по сравнению с автомобилями, работающими на традиционных видах топлива;

- ограниченные возможности перевода существующего парка автотранспортных средств на природный газ из-за его значительного износа;

- часть регионов не имеет доступа к магистральному природному газу, что существенно ограничивает возможности проведения мероприятий по активному внедрению техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

- во многих регионах отмечается недостаточное развитие газозаправочной и сервисной инфраструктуры;

- недостаточная номенклатура и незначительный объем производства отечественной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

- перевод существующего парка автотранспортных средств на природный газ в качестве моторного топлива требует значительных затрат на закупку и установку газобаллонного оборудования, подготовку и обучение персонала;

- потребность в дополнительных затратах на реконструкцию и техническое перевооружение производственной базы автотранспортных предприятий, планирующих перейти на использование природного газа в качестве моторного топлива;

- наличие административных барьеров при установке и регистрации газомоторного оборудования на автомобильный транспорт;

- отсутствие подготовленных кадров для эксплуатации и обслуживания автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

***Железнодорожный транспорт***

В Российской Федерации имеется уникальный опыт создания и эксплуатации магистральных и маневровых локомотивов, использующих сжиженный природный газ.

В 2013 году по заказу ОАО «РЖД» ЗАО «Трансмашхолдинг» (ОАО «Брянский машиностроительный завод») изготовил первый в мире газопоршневой тепловоз ТЭМ19-001, работающий на сжиженном природном газе. В 2016 году был завершен полный комплекс испытаний газотепловоза, включая сертификационные испытания, оформлен сертификат соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава». Результаты эксплуатации газотепловоза ТЭМ-19 на Свердловской железной дороге показали, что по сравнению с маневровыми тепловозами ТЭМ18ДМ газотепловоз позволяет снизить удельные затраты на топливо до 26 %, а экономия затрат за период жизненного цикла газотепловоза составляет 5,7%. В настоящее время газотепловоз ТЭМ19-001 передан для эксплуатации в локомотивное депо Егоршино Свердловской железной дороги.

По заказу ОАО «РЖД» был разработан первый в России магистральный газотурбинный локомотив ГТ1-001 (газотурбовоз). В 2012 году газотурбовоз ГТ1-001 был модернизирован, получив индекс "h". В 2013 году был построен газотурбовоз ГТ1h-002 на базе другой экипажной части (тепловоз ТЭМ7А) и с модернизированным оборудованием. Грузовой газотурбовоз ГТ1h-002 предназначен для вождения грузовых поездов весом свыше 6000 т на сети железных дорог колеи 1520 мм. Запас сжиженного природного газа газотурбовоза ГТ1h-002 составляет 20 тонн. Газотурбовоз не имеет аналогов в мире, мощность энергетической установки, работающей на сжиженном природном газе, составляет 8500 кВт.

К основным преимуществам газотурбовозов относятся следующие:

- высокая мощность газотурбовозов позволяет им перемещать составы большой длины и массы (до 9000 тонн по участку протяженностью около 700 км без дозаправки);

- возможность существенного снижения эксплуатационных затрат за счет использования более дешёвого топлива (стоимость СПГ в два раза ниже стоимости дизельного топлива), сокращения потребности в магистральных тепловозах за счет большей мощности газотурбовозов (один газотурбовоз заменяет работу двух локомотивов 2ТЭ116), отказа от работ по расформированию состава при переходе на иной вид тяги;

- повышение срока службы локомотивов;

- многократное снижение вредных выбросов по сравнению с тепловозами.

Результаты эксплуатации газотурбовоза ГТ1h-002 показали, что по сравнению с грузовыми тепловозами 2ТЭ116 магистральный газотурбовоз позволяет снизить на 30 % расходы на перевозку одной тонны груза и получить экономию текущих расходов на топливо до 35 %, при этом экономия затрат за период жизненного цикла составляет 19,4%.

В декабре 2016 года газотурбовоз ГТ1h-002 получил сертификат соответствия требованиям Технического регламента Таможенного союза ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава».

На 2015-2017 годы программой приобретения тягового подвижного состава ОАО «РЖД» предусмотрена закупка двух газотурбовозов серии ГТ1h и одного газопоршневого маневренного локомотива серии ТЭМ 19.

Применение газотурбовозов высокой мощности планируется на неэлектрифицированных участках сети железных дорог, характеризующихся высокой нагрузкой. В настоящее время протяженность неэлектрифицированных участков железных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет в настоящее время 41,9 тыс. км (49% от общей протяженности железных дорог общего пользования), а доля грузов, перевозимых тяжеловесными поездами, составляет 5% от общего объема перевозок ОАО «РЖД». Прогнозируется, что к 2030 году доля грузов, перевозимых тяжеловесными поездами, может составить 10 - 15% при соответствующем развитии железнодорожной инфраструктуры. Работу тяжеловесных поездов должны обеспечивать локомотивы повышенной мощности, а оставшиеся 85% от общего объема перевозок - локомотивы средней мощности. Использование мощных локомотивов для проводок поездов стандартных норм весов является неэффективным. Это означает, что соотношение емкости рынка для газовых магистральных локомотивов средней и высокой мощности должно быть 85% к 15%. Поэтому для обеспечения устойчивого спроса на магистральные локомотивы, использующие СПГ, необходимо организовать производство газотурбовозов не только высокой, но и средней мощности, которые необходимы для большей части грузовых перевозок ОАО «РЖД», осуществляемых нетяжеловесными поездами.

Пока что в России отсутствуют разработки по переводу магистральных локомотивов средней мощности и пассажирских тепловозов на использование СПГ, хотя эти два сегмента тяговой техники также могут использовать природный газ, обеспечивать тем самым снижение затрат на топливо и уменьшение выбросов вредных веществ в окружающую среду. Более емким и привлекательным сегментом для газификации является парк магистральных локомотивов средней мощности, который имеет значительную потенциальную емкость потребления СПГ и отличается высокой доходностью перевозок. В пассажирском сегменте эти возможности значительно ниже, при этом накладываются дополнительные требования по безопасности перевозок.

1. Тяговый подвижной состав на СПГ может использоваться частными операторами подвижного состава и предприятиями промышленного железнодорожного транспорта. В 2015 году на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта находилось в эксплуатации 8,8 тыс. тепловозов, уровень износа которых достиг 90%. Для применения газотепловозов, гибридных и газотурбинных локомотивов на предприятиях промышленного железнодорожного транспорта, занимающихся транспортировкой промышленных грузов на подъездных путях, потребуется дополнительная проработка отдельных технических решений с учетом специфических условий эксплуатации тягового подвижного состава. Внедрение газотурбовозов и газотепловозов позволит железнодорожным операторам существенно снизить затраты на топливо, повысить коэффициент технической готовности локомотивов и уменьшить загрязнение окружающей среды.

Для охвата дополнительных сегментов рынка тягового подвижного состава потребуется разработка отечественного газового двигателя средней мощности, использующего СПГ.

Создание железнодорожной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, предполагает формирование технических требований к соответствующей газотопливной инфраструктуре (пункты экипировки и технического обслуживания локомотивов) с учетом особенностей эксплуатации подвижного состава и обеспечения безопасности и др.

В настоящее время основным заказчиком разработки тягового подвижного состава, использующего в качестве топлива сжиженный природный газ, является ОАО «РЖД». В инвентарном парке ОАО «РЖД» на начало 2016 года насчитывалось 10 328 тепловозов, в том числе: 3 440 грузовых тепловозов, 6 300 маневровых тепловозов и 588 пассажирских тепловозов. Доля тепловозов в общей численности локомотивного парка ОАО «РЖД» составляет 50,8%. Средний уровень износа грузовых и маневровых тепловозов ОАО «РЖД» достиг 80%, в связи с чем планируется поэтапное обновление тягового подвижного состава с замещением части дизельного топлива природным газом.

В 2013 году ОАО «РЖД» и ПАО «Газпром» подписали Меморандум о сотрудничестве в области использования природного газа в качестве моторного топлива, в соответствии с которым ОАО «РЖД» обеспечит координацию создания локомотивов и адаптацию производственно-технической базы, ПАО «Газпром» – формирование газотопливной инфраструктуры.

Дочерние компании ПАО «Газпром» активно работают в направлении внедрения тягового подвижного состава, использующего СПГ. ООО «Газпром газомоторное топливо» проводит совместную работу с ОАО «РЖД» для реализации пилотного проекта внедрения тягового подвижного состава, работающего на СПГ, и развития инфраструктуры газоснабжения на Свердловской железной дороге.

ООО «Газпромтранс» планирует заменить собственный локомотивный парк маневровых тепловозов на газотепловозы, использующие сжиженный природный газ.

1. В качестве единственного варианта пополнения парка тягового подвижного состава техникой, использующей природный газ в качестве моторного топлива, рассматривается закупка новых магистральных и маневровых локомотивов, работающих на СПГ. Это связано с высокой степенью износа существующего парка тягового подвижного состава, в связи с чем его переоборудование для использования СПГ в качестве моторного топлива является экономически неэффективным.

Переход на использование природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте сдерживается из-за отсутствия инфраструктуры газообеспечения и газозаправки локомотивов. В настоящее время на полигоне российских железных дорог имеется только один пункт экипировки (комплекс по сжижению природного газа на ГРС-4 в районе Екатеринбурга), который приспособлен для заправки локомотивов СПГ. В связи с этим для внедрения газотурбовозов и газотепловозов необходимо создание инфраструктуры для заправки и замены топливных цистерн.

К числу сдерживающих факторов перехода железнодорожного транспорта на использование СПГ также относятся следующие:

- недостаточные объемы финансирования научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ для создания тягового подвижного состава нового поколения, использующего природный газ в качестве моторного топлива;

- отсутствие нормативных требований к экологичности железнодорожных транспортных средств (тяга), вплоть до запрета эксплуатации устаревших дизельных локомотивов в мегаполисах, где расположены сортировочные станции;

- отсутствие необходимого нормативного регулирования (необходимо разработать требования к объектам заправки, хранения СПГ для железнодорожного транспорта, перевозке СПГ железнодорожным транспортом);

- отсутствие подготовленного персонала для работы с тяговым подвижным составом, использующим СПГ.

***Морской и внутренний водный транспорт***

Водный транспорт является одним из приоритетных сегментов транспортного комплекса с точки зрения внедрения природного газа в качестве моторного топлива в силу потенциальной емкости рынка и необходимости снижения объемов вредных выбросов в окружающую среду.

Бункеровка морских судов сжиженным природным газом в морских портах Российской Федерации может стать серьезной статьей доходов бункерного рынка (в 2015 году в морские порты Российской Федерации совершили заходы 98,5 тыс. судов каботажного плавания и 43,3 тыс. судов заграничного плавания, из которых 32 тыс. судов – под флагом зарубежных стран).

В настоящее время в Российской Федерации не строятся морские и речные суда, использующие сжиженный природный газ в качестве топлива.

ПАО «Совкомфлот» эксплуатирует восемь газовозов, работающих на СПГ, строительство которых велось на зарубежных верфях. В 2017 году флот ОАО «Совкомфлот» пополнится первым арктическим танкером-газовозом грузовместимостью 170 тыс. м3 в рамках проекта «Ямал СПГ», предусматривающим строительство завода по сжижению природного газа и порта по отгрузке СПГ и газового конденсата в поселке Сабетта на восточном берегу полуострова Ямал. Также в 2017 году ПАО «Совкомфлот» заключен контракт с верфью Hyundai Samho Heavy IndUstries (Юж. Корея) на строительство четырех танкеров ледового класса IА дедвейтом 114 тыс. т, работающих на СПГ.

В настоящее время в мире эксплуатируются 97 судов, работающих на СПГ, и 91 судно находится в стадии проектирования и строительства по заказам судоходных компаний. Среди эксплуатирующихся судов-негазовозов больше всего насчитывается автопассажирских паромов, судов снабжения платформ, судов для генеральных грузов и буксиров. Среди заказанных судов больше всего контейнеровозов и автопассажирских паромов. Прогнозируется, что к 2020 году мировой флот судов на СПГ может достичь 250 единиц.

Наиболее высокие темпы роста численности судов, использующих СПГ, отмечаются в странах ЕС, что во многом связано с введением норм по контролю выбросов окислов азота (NECA) и серы (SECA) и созданием особых районов морских акваторий, где осуществляется контроль этих выбросов. К зонам контроля выбросов в настоящее время относятся район Балтийского моря (правило 1.11.2 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78), район Северного моря (правило 1.14.6 Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78), а также Североамериканский район и район Карибского моря США. С 1 января 2015 года в зонах особого контроля за выбросами (Sulphur Emission Control Areas - SECA) вступило в силу требование о том, что содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1 процента. Использование природного газа позволяет полностью исключить выброс диоксида серы и дисперсных частиц, снизить на 90% выбросы оксида азота и уменьшить выбросы углекислого газа на 30 процентов.

Еврокомиссия в рамках программы TEN-T разработала целый ряд проектов, направленных на распространение использования СПГ в качестве бункерного топлива в странах Европы. В частности, в регионе Балтийского моря реализуется проект «СПГ в портах Балтийского моря», цель которого – разработка согласованного подхода к созданию инфраструктуры бункеровки судов СПГ в портах Орхус, Хельсингборг, Хельсинки, Мальме-Копенгаген, Таллинн, Турку, Рига и Стокгольм.

Из 31 бункерных станций, функционирующих в настоящее время в Европе, 77% расположены в бассейнах Северного и Балтийского морей. Лидером по количеству бункерных станций в Европе является Норвегия. Бункерные станции при терминалах импорта СПГ характеризуются высокой пропускной способностью, они рассчитаны в основном на заправку судов большой грузовместимости. Бункерные станции, расположенные вне терминалов импорта СПГ, характеризуются меньшей пропускной способностью, в большинстве случаев они рассчитаны на заправку судов средней и малой грузовместимости.

Помимо практики использования СПГ в качестве бункерного топлива для морского транспорта, в ЕС реализуется проект «LNG Masterplan for Rhine – Main – Danube», направленный на внедрение СПГ в качестве топлива для внутреннего водного транспорта и предусматривающий строительство бункерных станций на маршруте Рейн – Майн – Дунай. Одна из задач Еврокомиссии в рамках реализации данного проекта – усилить конкурентоспособные позиции речного транспорта и увеличить его долю в обеспечении грузоперевозок по транспортным коридорам сети TEN-T.

К факторам, стимулирующим переход морских и речных судов на использование природного газа для обеспечения работы судовых энергетических установок, относятся следующие:

1. Потребности в замене флота из-за высокого уровня износа морских и речных судов.

В настоящее время около 45% судов морского транспортного флота Российской Федерации имеют возраст от 20 до 30 лет и порядка 33,6% - свыше 30 лет. Средний возраст грузового речного флота в России - 32 года, пассажирского - 33 года, туристических судов - 41 год. С учетом того, что нормативные сроки службы судов составляют в среднем 20 - 25 лет, то около половины судов морского транспортного флота и большая часть судов речного флота Российской Федерации нуждаются в замене на новые суда.

На использование СПГ целесообразно переводить следующие типы судов: ледоколы, буксиры, плавучие бункеровщики СПГ, суда «река-море» плавания, речные пассажирские суда, паромы.

2. К основным преимуществам использования СПГ в качестве топлива на морском и речном транспорте относятся следующие:

- соответствие всем существующим экологическим стандартам;

- меньшая стоимость СПГ по сравнению с традиционными для морского и речного транспорта видами топлива;

- возможность реализации больших объемов данного топлива;

- пониженный износ двигателей при использовании природного газа в качестве моторного топлива.

В настоящее время использование СПГ в качестве топлива для морских и речных судов в Российской Федерации сдерживает ряд ограничений:

- отсутствие береговой инфраструктуры для поставки и хранения СПГ;

- отсутствие судов-бункеровщиков СПГ;

-отсутствие пунктов технического обслуживания судов с энергетической установкой на СПГ;

- высокая стоимость переоборудования судовых силовых установок (на действующих судах не предусмотрены места для размещения термоизолированных низкотемпературных емкостей большого объема);

- отсутствие на рынке труда квалифицированных кадров для работы с СПГ, в связи с этим необходимость подготовки плавсостава судов и персонала бункеровочных пунктов для обслуживания и бункеровки судов на СПГ.

***Воздушный транспорт***

В Российской Федерации в Государственном реестре гражданских аэродромов и вертодромов в 2016 году зарегистрировано 254 аэродрома и 5 вертодромов. Работу аэродромов и вертодромов обеспечивает парк специальной наземной авиационной техники, который имеет обширную номенклатуру.

В крупных узловых аэропортах общий парк специальной техники достигает нескольких сотен единиц, а в крупнейших международных аэропортах страны – нескольких тысяч единиц. Например, совокупный парк специальной техники аэропорта «Домодедово» составляет почти 3000 единиц, а аэропорта «Пулково» - около 1000 единиц.

Значительная доля парка наземной авиационной техники аэропортов приходится на автотранспортные средства или специальную технику на их базе. К данной группе относятся машины сопровождения воздушных судов, перонные автобусы (низкопольные автобусы повышенной вместимости), топливозаправщики, пожарные автомобили, автомобили диагностики и прочая техника, выполненная на базе серийных автотранспортных средств. Суточный пробег специальной техники в крупных аэропортах составляет несколько сотен километров.

Другую группу составляет узкоспециализированная аэродромная техника - аэродромные тягачи, специальная снегоуборочная техника для взлетно-посадочных полос (плужно-щеточные и шнекороторные машины), машины для противообледенительной обработки воздушных судов (деайсеры), самоходные трапы и ленточные транспортеры, автолифты и прочая техника, использование которой осуществляется в пределах территории аэропорта.

Подавляющая часть аэродромной техники использует в качестве силовой установки двигатели внутреннего сгорания и потенциально может быть адаптирована для использования природного газа в качестве моторного топлива.

Перевод наземной авиационной техники, предназначенной для обслуживания воздушных судов, взлетно-посадочных полос, перронов и стоянок, на использование природного газа в качестве моторного топлива позволит снизить расходы компаний-операторов аэропортов за счет сокращения затрат на  топливо, повысить эффективность их операционной деятельности и улучшить экологическое состояние в зоне аэропортов из-за снижения объемов вредных выбросов.

К основным факторам, сдерживающим переход наземной авиационной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, можно отнести следующие:

- отсутствие промышленного производства аэродромной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

- необходимость доставки газомоторного топлива непосредственно на территорию аэродромов;

- отсутствие подготовленных кадров для работы с наземной авиационной техникой, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и ее обслуживания.

***Техника специального назначения***

В Российской Федерации в сельском хозяйстве, добывающей промышленности, дорожно-строительной отрасли и жилищно-коммунальном хозяйстве массовое применение техники на природном газе сдерживается из-за ограниченного предложения линейки машин, использующих в качестве топлива компримированный и сжиженный природный газ, отсутствия стационарных и передвижных газозаправочных станций и сервисной инфраструктуры.

В структуре парка самоходной сельскохозяйственной техники преобладают тракторы, включая технику, на которой смонтированы землеройные, мелиоративные и другие машины, и комбайны (зерноуборочные, картофелеуборочные, кормоуборочные, кукурузоуборочные, льноуборочные и др.).

В сельском хозяйстве сохраняется тенденция устаревания и выхода из строя техники. Частично ее дефицит компенсируется приобретением энергонасыщенной, высокопроизводительной техники в основном иностранного производства и внедрением ресурсосберегающих технологий. Однако оснащенность сельскохозяйственных товаропроизводителей остается на уровне, который не позволяет выполнить все технологические операции в нормативные агротехнические сроки, что ведет к недополучению и потерям продукции.

По состоянию на 1 января 2016 г. органами Гостехнадзора зарегистрировано 409,9 тыс. тракторов, что на 24,0 тыс. ед. меньше, чем по состоянию на 1 января 2015 г., 128,3 тыс. зерноуборочных комбайнов, 15,8 тыс. кормоуборочных комбайнов и 8,0 тыс. прочих комбайнов.

Парк техники в сельскохозяйственных организациях по некоторым видам техники обновляется, но крайне медленно. Доля машин со сроком эксплуатации более десяти лет составила в 2015 году: по тракторам - 60,3%, по зерноуборочным комбайнам - 45,4% , по кормоуборочным комбайнам - 42,9 процента. Для того, чтобы остановить выбытие техники, перейти к увеличению парка и достичь расчетной обеспеченности, сельскохозяйственным организациям необходимо ежегодно приобретать по 20 тыс. тракторов, 8 тыс. зерно- и 2 тыс. кормоуборочных комбайнов.

В 2015 году в сельскохозяйственных организациях эксплуатировалось 3,6 тыс. ед. сельскохозяйственной и автомобильной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, что составляет 0,4 % от общего количества техники, состоящей на балансе сельскохозяйственных организаций.

К факторам, стимулирующим переход сельскохозяйственной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, относятся следующие:

1. В настоящее время значительная часть парка сельскохозяйственной техники является устаревшей и требует обновления. По данным Минпромторга России 85% тракторов, 58% зерноуборочных комбайнов и 41% кормоуборочных комбайнов имеют срок службы свыше 10 лет.
2. Продление экономических санкций стимулирует развитие отечественных сельскохозяйственных предприятий, увеличение объемов производства их продукции и, следовательно, определяет потребности в расширении парка современной высокопроизводительной сельскохозяйственной техники.
3. Закупка сельскохозяйственными предприятиями новой техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, позволит существенно снизить транспортные расходы и уменьшить уровень энергоемкости производства.

К основным факторам, сдерживающим переход сельскохозяйственной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, можно отнести следующие:

- недостаточная номенклатура сельскохозяйственной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, выпускаемой отечественной промышленностью;

- отсутствие газозаправочной и сервисной инфраструктуры в районах проведения сельскохозяйственных работ;

- необходимость доставки природного газа, используемого в качестве моторного топлива, непосредственно к месту проведения работ или хранения техники, что сказывается на увеличении расходов сельскохозяйственных предприятий;

- отсутствие подготовленных кадров для работы с сельскохозяйственной техникой, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и ее обслуживания.

Среди техники специального назначения наибольший объем потребления моторного топлива характерен для карьерной техники. Например, расход топлива мощных карьерных самосвалов может составлять от нескольких десятков до нескольких сотен литров дизельного топлива за час работы.

Россия занимает значительную долю рынка в мировой добывающей промышленности по количеству карьерной техники: так, в стране сконцентрировано 7,8% мирового парка карьерных самосвалов грузоподъёмностью свыше 90 тонн, 3,7% парка тяжелой бульдозерной техники (бульдозеры и грейдеры), а также 6,7% тяжелой погрузочной техники (погрузчики, драглайны и экскаваторы).

Численность действующего в Российской Федерации парка карьерных самосвалов грузоподъемностью свыше 90 тонн составляет 3 077 ед., из них 59% машин приходится на карьерные самосвалы грузоподъемностью 130 тонн, 17% - на карьерные самосвалы грузоподъемностью 90 тонн и 22% - на карьерные самосвалы грузоподъемностью 220 тонн. В Российской Федерации карьерные самосвалы грузоподъёмностью 220 тонн и выше используются в основном при открытой добыче угля для транспортировки вскрышных пород.

По данным таможенной статистики с 2010 по 2015 год в Россию ежегодно импортировалось в среднем 1,3 - 1,5 тыс. карьерных самосвалов, из которых около 30% приходилось на технику грузоподъемностью 90 тонн и более.

Помимо карьерных самосвалов, в производственном процессе открытой карьерной добычи используется также мощная бульдозерная и погрузочная техника, большая часть которой потребляет дизельное топливо. На конец 2015 года в Российской Федерации численность бульдозеров мощностью более 350 кВт и грейдеров мощностью свыше 160 кВт составила 622 ед., а парк экскаваторов, драглайнов и погрузчиков грузоподъёмностью свыше 20 тонн насчитывал 745 единиц (таблица 1.3).

Таблица 1.3 – Характеристика парка основной карьерной техники в Российской Федерации

| Тип | Категории транспортных средств | Количество техники на конец 2015 г., единиц | Основные поставщики  |
| --- | --- | --- | --- |
| Карьерные самосвалы | Грузоподъемность: свыше 90 тоннСрок эксплуатации: до 12 лет | 3 077 | БЕЛАЗ, Caterpillar, Comatsu |
| Бульдозерная техника (бульдозеры, грейдеры) | Мощность двигателя: более 350 кВт для бульдозеров, более 160 кВт для грейдеровСрок эксплуатации: до 12 лет | 622 | Caterpillar, Comatsu |
| Погрузочная техника (экскаваторы, драглайны, колесные погрузчики) | Грузоподъемность: свыше 20 тоннСрок эксплуатации: до 20 лет для экскаваторов и драглайнов, до 12 лет для погрузчиков | 745 (включая 257 электрических экскаваторов) | OM3, Comatsu, Caterpillar, Hitachi, Liebherr |

Источник: данные горнорудных компаний

Горнодобывающие предприятия в Российской Федерации также используют значительное количество техники на дизельной тяге с меньшей мощностью для горных и вспомогательных работ. Например, для проведения горных работ и при освоении карьеров с незначительным объемом добычи используются самосвалы грузоподъемностью 30 - 60 тонн, а также бульдозерная и погрузочная техника с относительно невысокой производительностью.

Карьерные автосамосвалы являются основными потребителями дизельного топлива в горной промышленности, поэтому повышение их топливной экономичности является важной задачей. В зависимости от условий эксплуатации затраты на транспортирование горной массы карьерными самосвалами составляют от 25% до 75% (при разработке сложных месторождений) всех затрат по добыче полезных ископаемых. При этом с увеличением глубины горных работ на каждые 100 м понижения себестоимость транспортирования возрастает в 1,4 - 1,5 раза. Учитывая значительные затраты при эксплуатации карьерных самосвалов очевидна актуальность проблемы снижения затрат на топливо для повышения эффективности их работы. Кроме того, проблема экологичности двигателей, используемых на карьерных самосвалах, стоит гораздо острее, чем для автомобильного транспорта в целом, в силу того, что продукты сгорания топлива концентрируются в границах карьера и наносят существенный вред здоровью персонала.

Перевод карьерной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива позволит:

- уменьшить стоимость транспортных работ на добывающих предприятиях;

- уменьшить износ и увеличить срок работы двигателей;

- сберечь энергоресурсы;

- улучшить экологическую обстановку в карьерах и на разрезах и снизить негативное воздействие от выбросов карьерной техники на здоровье персонала предприятий.

Для карьерной техники (особенно негабаритной, не имеющей возможности осуществлять движение по автомобильным дорогам общего пользования) возникает необходимость доставки топлива непосредственно к месту проведения работ или хранения техники. Затраты на доставку СПГ до места эксплуатации техники могут оказаться сдерживающим фактором для приобретения данной техники. Кроме того, для внедрения техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, необходимо обеспечить подготовку персонала для ее эксплуатации и обслуживания.

Применение техники специального назначения, работающей на природном газе, даст возможность снизить уровень энергоемкости производства, повысить экономическую эффективность и уменьшить негативное влияние машин на окружающую среду при производстве сельскохозяйственной продукции, добыче природных ресурсов, обслуживании объектов коммунального хозяйства, выполнении дорожно-строительных работ.

**РАЗДЕЛ 2. Прогноз развития сферы реализации и планируемые макроэкономические показатели по итогам реализации государственной программы**

Темпы перехода различных видов транспорта и техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива во многом зависят как от имеющегося научно-технического и производственного задела отраслей транспортного, дорожно-коммунального и сельскохозяйственного машиностроения, так и от наличия в стране газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

***Автомобильный транспорт***

Среди всех видов транспорта наиболее высокие темпы перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива могут быть обеспечены на автомобильном транспорте, который выполняет почти 60% от общего объема пассажирских перевозок и более 65% от общего объема перевозок грузов. Использование природного газа в качестве моторного топлива будет стимулировать снижение себестоимости перевозок, повышение их эффективности и уменьшение негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

С целью поэтапного перехода автомобильного транспорта на использование природного газа необходимо:

– увеличить объемы и расширить линейку производства отечественных автотранспортных средств, работающих на природном газе, обеспечить повышение их надежности, безопасности и энергоэффективности;

– разработать и внедрить меры стимулирования потенциальных потребителей к приобретению автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

– использовать меры государственного стимулирования перехода автомобильного транспорта на использование КПГ и СПГ, включая выделение субсидий для автопроизводителей и для субъектов Российской Федерации для частичной компенсации затрат автовладельцев на переоборудование существующих автотранспортных средств, снижение налоговой нагрузки и размера платы за пользование транспортной инфраструктурой для транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива;

– обеспечить развитие производственно-сбытовой и сервисной инфраструктуры КПГ и СПГ;

– совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте;

– обеспечить обучение и подготовку квалифицированного персонала для работы с автотранспортом, использующим природный газ в качестве моторного топлива.

Правительством Российской Федерации поставлена цель доведения к 2020 году в субъектах Российской Федерации уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб:

- в городах с численностью населения более 1000 тыс. человек - до 50% общего количества единиц техники;

- в городах с численностью населения более 300 тыс. человек - до 30% общего количества единиц техники;

- в городах и населенных пунктах с численностью населения более 100 тыс. человек - до 10% общего количества единиц техники.

Темпы перехода автотранспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива будут во многом определяться:

- стоимостью КПГ и СПГ по сравнению с традиционными видами топлива;

- номенклатурой, объемами производства и ценой автотранспортных средств, использующих КПГ и СПГ в качестве моторного топлива;

- темпами строительства объектов газозаправочной инфраструктуры и создания сервисных центров в регионах Российской Федерации;

- эффективностью мер государственного стимулирования перехода автомобильного транспорта на использование КПГ и СПГ.

В 2016 году средняя розничная цена 1 м3 метана (который по своим энергетическим свойствам равен 1 литру бензина) составила 14 рублей, что в 2-3 раза дешевле бензина или дизельного топлива. Опросы автовладельцев показали, что для стимулирования перехода на природный газ (КПГ И СПГ) его розничная цена и в перспективе не должна превышать 50 % от стоимости традиционных видов топлива. Это связано с необходимостью обеспечения приемлемого срока окупаемости инвестиций в закупку автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, продажная цена которых в среднем на 20% выше по сравнению с техникой, работающей на бензине или дизельном топливе.

К основным российским производителям техники использующей природный газ в качестве моторного топлива относятся ПАО «КАМАЗ», группа ГАЗ, группа компаний «Volgabus». Для стимулирования производства техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, в 2015-2016 годах выделялись федеральные субсидии ее производителям в размере 3 млрд. руб. ежегодно. Это позволило увеличить объем производства автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства на 1,7 тыс. ед. в год.

Многие иностранные автопроизводители предлагают на российском рынке технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива зарубежного производства, но они пока не запустили ее выпуск на заводах в Российской Федерации. Для расширения линейки такой техники важно стимулировать зарубежные компании организовывать ее сборку в Российской Федерации с дальнейшей локализацией производства.

Для динамичного развития рынка транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, на 40 - 50 тыс. ед. в год необходимо расширить модельный ряд такой техники, выпускаемой в Российской Федерации, и повысить ее доступность для потребителей, в том числе за счет увеличения размера субсидий для автопроизводителей и выделения субсидий субъектам Российской Федерации для частичной компенсации затрат автовладельцев на переоборудование существующих автотранспортных средств для их перевода на использование природного газа. Необходимы и другие меры государственного стимулирования перехода автомобильного транспорта на использование КПГ и СПГ, включая следующие:

- снижение транспортного налога на транспортные средства, использующие природный газ в качестве моторного топлива;

- уменьшение платы за проезд по платным автомобильным дорогам для транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- снижение размеров сборов с грузовых автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн;

- введение пониженных размеров платы за пользование парковками для транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- принятие мер по упрощению процедуры технического регламента по оформлению переоборудования автотранспортных средств на газомоторное топливо путем разработки типовых условий по видам транспортных средств и др.

Прогноз численности парка автомобильного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, на период до 2022 года разработан с учетом объемов закупок новых автотранспортных средств и переоборудования имеющегося парка подвижного состава с целью использования природного газа в качестве моторного топлива при условии обеспечения вышеперечисленных мер государственного стимулирования перехода автомобильного транспорта на КПГ и СПГ. Согласно прогнозу численность автотранспортных средств, имеющих возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, возрастет со 144,7 тыс. ед. до 456,0 тыс. ед. (в 3,2 раза), в том числе имеющих возможность использования КПГ - со 144,7 тыс. ед. до 451,8 тыс. ед., а СПГ, - с 4 ед. до 4,1 тыс. ед.

Для динамичного развития рынка необходимо обеспечить рост объемов производства техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и синхронизированное развитие сети объектов газозаправочной инфраструктуры, сервисного обслуживания и гарантийного сервиса.

С учетом инвестиционных планов компаний Группы «Газпром», ПАО «Роснефть» и других прогнозируется, что количество объектов газозаправочной инфраструктуры для заправки транспортных средств природным газом в Российской Федерации возрастет, в том числе: АГНКС – с 269 ед. до 850 ед., КриоАЗС – с 27 ед. до 83 ед. Кроме того, планируется, что в 2022 году 69 многотопливных автозаправочных станций будут оборудованы для заправки КПГ или СПГ, а для заправки сжиженным природным газом будут закуплены 51 ед. передвижных криогенных автозаправочных станций (КриоПАГЗ).

В таблице 2.1 представлен прогноз численности объектов газозаправочной инфраструктуры в разрезе субъектов Российской Федерации. На период до 2022 года наибольший прирост численности АГНКС планируется в Москве и Санкт-Петербурге, Волгоградской, Калининградской, Ленинградской, Московской, Нижегородской, Свердловской, Омской и Челябинской областях, Республике Башкортостан, Ставропольском, Краснодарском, Пермском и Камчатском краях. Строительство новых АГНКС будет осуществляться в городах рядом с основными потребителями или на земельных участках, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог общего пользования, в придорожной полосе или за пределами придорожной полосы, которые имеют хорошую транспортную доступность для владельцев транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива.

Размещение КриоАЗС для заправки СПГ предусматривается на участках автомобильных дорог федерального значения с наиболее высокой интенсивностью движения грузовых автомобилей и автобусов. К числу наиболее загруженных движением грузовых автомобилей и автобусов относятся следующие автомобильные дороги федерального значения:

- М-7 «Волга» Москва - Владимир - Нижний Новгород - Казань – Уфа;

- М-10 «Россия» Москва - Тверь - Великий Новгород - Санкт-Петербург;

- строящаяся скоростная платная автомобильная дорога М-11 Москва – Санкт-Петербург;

- М-4 «Дон» Москва – Воронеж - Ростов-на-Дону - Краснодар - Новороссийск;

- М-1 «Беларусь» Москва - граница с Республикой Беларусь;

- М-5 «Урал» Москва – Рязань – Пенза – Самара – Уфа – Челябинск.

- А-181 «Скандинавия» Санкт-Петербург – Выборг - граница с Финляндской Республикой и др.

На период до 2022 года КриоАЗС предлагается разместить на следующих участках автомобильных дорог федерального значения на расстоянии около 400 км друг от друга с учетом запаса хода автотранспортных средств, использующих СПГ:

- от МАПП «Торфяновка», расположенного на границе России и Финляндии, до Санкт-Петербурга по автодороге А-181 «Скандинавия»;

- от Санкт-Петербурга до Москвы по трассе М-10 «Россия» и по скоростной автомобильной дороге М-11 Москва – Санкт-Петербург;

- от Москвы до Уфы через Нижний Новгород, Казань по автомобильной дороге М-7 «Волга»;

- от Москвы до Екатеринбурга через Пензу, Самару, Уфу, Челябинск по автомобильной дороге М-5 «Урал»;

- от Москвы через Воронеж, Ростов-на-Дону, Краснодар до Новороссийска по автомобильной дороге М-4 «Дон»;

- от Москвы до границы с Республикой Беларусь по автомобильной дороге М-1 «Беларусь».

К 2022 году наибольшее количество КриоАЗС предусматривается построить в Московской, Самарской, Ленинградской, Воронежской, Рязанской областях и в Краснодарском крае. Строительство КриоАЗС планируется на земельных участках, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог федерального значения общего пользования, в придорожной полосе или за пределами придорожной полосы, которые имеют хорошую транспортную доступность для грузовых автомобилей и автобусов, работающих на СПГ.

С учетом перспективной численности транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, и развития сети газозаправочных станций прогнозируется, что объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте возрастет с 445,0 млн. м3 в 2015 году до 1404,8 млн. м3 в 2022 году (в 3,8 раза), в том числе:

- КПГ – с 444,8 млн. м3 до 1242,8 млн. м3;

- СПГ – с 0,1 тыс. тонн до 116,5 тыс. тонн.

***Железнодорожный транспорт***

Программа инновационного развития ОАО «РЖД» в части повышения энергоэффективности предусматривает «… переход в автономной тяге на газовые технологии – газотурбовозы и газотепловозы с созданием инфраструктуры газоснабжения…». В «Энергетической стратегии ОАО «РЖД» поставлена задача - обеспечить 25 - 30% замещения дизельного топлива природным газом к 2030 году.

Внедрение газотурбовозов и газотепловозов на железнодорожном транспорте позволит решить задачи:

- создания нового поколения локомотивов, использующего природный газ в качестве моторного топлива и обеспечивающего значительные объемы перевозок и маневровой работы;

- снижения эксплуатационных затрат на пере­возки;

- повышения весов и скоростей движения поездов;

- роста пропуск­ной и провозной способности железных дорог на основных направлениях сети за счет использования более мощных локомотивов и увеличения объемов движения длинносоставных и тяжеловесных поездов;

- снижения объемов вредных выбросов от тягового подвижного состава и уменьшения их негативного влияния на состояние окружающей среды.

Наиболее востребованными газотурбовозы могут быть на неэлектрифицированных участках загруженных железных дорог Урала, Северо-Запада, Поволжья, Сибири и Дальнего Востока.

С целью поэтапного перехода железнодорожноготранспорта на использование природного газа необходимо решить следующие задачи:

- увеличить объемы и расширить линейку производства газотурбовозов и газотепловозов различной мощности, обеспечить повышение их надежности, безопасности и энергоэффективности;

- разработать и внедрить меры стимулирования операторов железнодорожного транспорта к приобретению тягового подвижного состава, использующего природный газ в качестве моторного топлива, включая выделение субсидий для частичной компенсации затрат на закупку газотурбовозов и газотепловозов;

- обеспечить развитие производственной, экипировочной и сервисной инфраструктуры СПГ на железнодорожномтранспорте;

- совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожномтранспорте;

- обеспечить обучение и подготовку квалифицированного персонала для работы с локомотивами, использующими природный газ в качестве моторного топлива.

Первоочередные инвестиционные проекты по внедрению газомоторных локомотивов и развитию производственной и сбытовой инфраструктуры газомоторного топлива для железнодорожного транспорта в период 2018 - 2022 годов планируется реализовать на Свердловской железной дороге. По объемам погрузки грузов и грузообороту она занимает ведущее положение в стране. Наибольший удельный вес в общем объеме перевозок грузов по дороге приходится на транзитные перевозки – около 38%. Свердловская железная дорога обеспечивает поставки кузнецкого угля на экспорт через морские порты Усть-Луга, Высоцк и Мурманск. По железной дороге перевозятся также значительные объемы нефтегрузов, руды, минеральных строительных материалов.

На перспективный период прогнозируется, что темпы роста объемов погрузки грузов на Свердловской железной дороге будут опережать сетевые показатели. В структуре общих объемов перевозок грузов преобладающее положение будут занимать транзитные перевозки, почти 65% которых будет приходиться на перевозки каменного угля Кузнецкого и Минусинского бассейнов в западном направлении, в основном на экспорт в зарубежные страны через морские порты Северо-Западного федерального округа.

Существенная часть грузов по Свердловской железной дороге будет перевозиться тяжеловесными поездами, следующими в морские порты Северо-Запада. В настоящее время тяжеловесные поезда весом 8 - 9 тысяч тонн обеспечивают доставку газового конденсата со станции Лимбей (ЯНАО) Свердловской железной дороги в пункт назначения - станцию Лужская в Ленинградской области (морской порт Усть-Луга), обслуживают работу угольных маршрутов по направлению Кузбасс – порты Северо-Запада. Планируется, что количество тяжеловесных поездов на Свердловской железной дороге будет поэтапно увеличиваться.

В зоне действия Свердловской железной дороги имеются как газодобывающие районы, так и крупные города, что определяет привлекательность перевода этого полигона тепловозной тяги на природный газ. Уральский федеральный округ относится к числу газодобывающих регионов мирового масштаба, располагает крупнейшими в мире газовыми месторождениями в Тюменской области (Уренгойское, Ямбургское, Медвежье и др.) и мощными месторождениями на полуострове Ямал (Бованенковское, Харасавейское и др.). В Уральском федеральном округе планируется развитие мощностей по производству сжиженного природного газа, поэтому ресурсная обеспеченность газификации тепловозной тяги на полигоне Свердловской дороги является гарантированной на длительную перспективу.

На Свердловской железной дороге наибольший спрос на СПГ прогнозируется на участке Войновка – Сургут – Каротчаево, где прошли опытную эксплуатацию газотурбовозы и газотепловозы. В дальнейшем планируется полигон эксплуатации газовой техники расширить за счет строительства магистрали «Северный широтный ход».

Магистраль «Северный широтный ход» - проектируемая железная дорога протяженностью 707 км по маршруту станция Обская - Салехард - Надым - Коротчаево. Свердловской железной дороги. Магистраль включит в себя несколько железнодорожных объектов: железнодорожный участок Обская – Салехард, железнодорожную линию Салехард – Надым, совмещенные мостовые переходы через реки Обь и Надым, а также подлежащие достройке железнодорожные участки Надым – Пангоды, Пангоды – Новый Уренгой, Новый Уренгой – Коротчаево.

Далее планируется строительство продолжения железнодорожной линии Обская - Бованенково - Карская до порта Сабетта на Карском море, который станет важным элементом Северного морского пути. Рядом с портом Сабетта строится завод по производству сжиженного природного газа, который будет экспортироваться в зарубежные страны.

Северный широтный ход обеспечит Ямалу постоянную связь с сетью железных дорог общего пользования, соединив Северную и Свердловскую железные дороги. После завершения строительства участка Обская - Сабетта Северный широтный ход соединит транспортные системы Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов с Уралом и Европейской частью России. В перспективе планируется продолжить магистраль от Коротчаево на восток до Красноярского края по маршруту: Коротчаево - Русское (Южно-Русское НГМ) - Ермаково – Игарка.

Многим регионам России магистраль по маршруту Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево через новый морской порт Сабетта откроет выход к Северному морскому пути. В настоящее время завершено проектирование железнодорожной линии Бованенково – Сабетта, которая является последним звеном Арктического транспортного коридора. Эксплуатация тягового подвижного состава, использующего СПГ, на полигонах Свердловской и Северной железных дорог позволит существенно повысить эффективность железнодорожных перевозок и будет способствовать развитию Арктической зоны Российской Федерации.

Первоочередные работы по переходу на СПГ ведутся на участке Екатеринбург-Сортировочный - Аппаратная - Серов-Сортировочный Свердловской железной дороги, где прошли опытную эксплуатацию газотурбовозы и газотепловозы, их заправка осуществлялась на экипировочном пункте на ст. Аппаратная (ГРС-4).

Схема перспективного тягового обслуживания предусматривает эксплуатацию газотурбовозов на участках Сургут – Новый Уренгой, Сургут – Войновка и Сургут – Нижневартовск, исходя из близости нахождения основных месторождений природного газа и мощностей по производству СПГ, что позволит снизить транспортную составляющую в стоимости сжиженного газа для использования его в качестве топлива на тягу поездов. Дислокация газотурбовозов предусматривается в эксплуатационном локомотивном депо Сургут.

После завершения строительства новой линии Салехард – Надым дислокация газотурбовозов планируется в перспективном эксплуатационном локомотивном депо Обская и существующем локомотивном депо Сургут.

Газотурбовозами предусматривается обслуживание грузовых поездов массой 6000 тонн на плечах Обская – Печора – Сосногорск, Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой и грузовых поездов массой 9000 тонн – на плечах Сургут – Новый Уренгой, Сургут – Нижневартовск и Сургут – Войновка.

По прогнозу численность магистральных и маневровых локомотивов, работающих на СПГ, на Свердловской и Северной железных дорогах составит в 2022 году 12 ед., в том числе газотурбовозов – 9 ед., газотепловозов –3 ед.

Для обслуживания и заправки локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, потребуется ввод в эксплуатацию 2 дополнительных экипировочных пунктов СПГ на перспективном полигоне их эксплуатации Сургут – Войновка, в том числе на станциях Сургут и Тюмень Северная.

По прогнозу объем потребления СПГ локомотивами возрастет с 6 тыс. тонн в 2015 году до 136,6 тыс. тонн в 2022 году.

Эксплуатация локомотивов использующих природный газ в качестве моторного топлива, на Свердловской и Северной железных дорогах будет способствовать:

- увеличению объемов реализации СПГ как моторного топлива;

- снижению транспортных издержек за счет использования СПГ в качестве моторного топлива;

- увеличению производительности труда за счет формирования длинносоставных и тяжеловесных поездов;

- созданию новых рабочих мест;

- снижению отрицательного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду.

Апробация проекта внедрения газотурбовозов и газотепловозов и создания заправочной инфраструктуры СПГ на Свердловской и Северной железных дорогах позволит в дальнейшем тиражировать аналогичные проекты на сети железных дорог общего и необщего пользования.

***Морской и внутренний водный транспорт***

С целью поэтапного перевода морского и внутреннего водного транспорта на использование природного газа для обеспечения работы энергетических установок необходимо решить следующие задачи:

– разработать проекты и осуществить строительство морских и речных судов, а также судов портофлота, использующих СПГ;

– разработать и внедрить меры стимулирования судовладельцев к приобретению судов, использующих СПГ в качестве бункерного топлива;

– обеспечить развитие бункеровочной и сервисной инфраструктуры для судов с силовой установкой, использующей природный газ;

– совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере использования природного газа в качестве бункерного топлива на морском и внутреннем водном транспорте;

– обеспечить обучение и подготовку квалифицированного персонала для работы на судах с силовой установкой, использующей природный газ.

Темпы перехода морского и внутреннего водного транспорта на использование СПГ для обеспечения работы энергетических установок будут определяться следующими факторами:

- интенсивностью ужесточения экологических норм, направленных на снижение выбросов вредных веществ от морского транспорта;

- стоимостью СПГ по сравнению с традиционными видами бункерного топлива;

- разницей стоимости строительства (приобретения) судна с силовой установкой, использующей природный газ, и судна-аналога с классической силовой установкой;

- темпами создания объектов бункеровочной и сервисной инфраструктуры в морских и речных портах;

- эффективностью мер государственного стимулирования перевода морского и внутреннего водного транспорта на использование природного газа для обеспечения работы энергетических установок.

Первые проекты по переводу морских судов на использование СПГ и созданию бункеровочной инфраструктуры СПГ реализуются в морских портах Балтийского бассейна, который входит в зону контроля выбросов окислов азота (NECA) и серы (SECA). Введение жестких экологических норм стимулировало переход морских судов на использование СПГ.

В 2013 году в Калининграде начато строительство подземного газохранилища емкостью 52 млн. м3. В ноябре 2017 года компания Hyundai Heavy Industries Со. LTD по заказу ПАО «Газпром» завершит строительство плавучей регазификационной установки, необходимой для снабжения газом Калининградской области через стационарный морской терминал.

К 2020 году планируется построить автомобильно–пассажирский паром на СПГ для линии Калининград – Санкт–Петербург.

В районе порта Усть-Луга планируется строительство завода по сжижению природного газа «Балтийский СПГ» мощностью 10 млн. тонн в год с возможностью расширения до 15 млн. тонн в год.

Предусматривается строительство бункеровочных баз в п. Горская и в районе порта Выборг Балтийского моря. В п. Горская планируется строительство комплекса по бункеровке СПГ, включающего плавучий завод по сжижению природного газа производительностью 1,2 млн. тонн в год и бункеровочный терминал, а также закупка судов-бункеровщиков вместимостью по 7000 м3. Бункеровку судов, находящихся на рейде в акватории Финского залива, предполагается осуществлять по схеме «судно-судно». ООО «СПГ-Горская» планирует ввести производственный комплекс в эксплуатацию в конце 2018 года, а с 2019 года начать продажи СПГ.

Объединенная судостроительная корпорация завершила строительство первого в мире ледокола, работающего на сжиженном природном газе. Ледокол был построен по заказу Финского транспортного агентства на судостроительной верфи Arctech Helsinki Shipyard в г. Хельсинки, которая находится в собственности ОСК. Верфь специализируется на производстве многофункциональных судов с усиленным ледовым классом, в том числе флота для обслуживания районов газо- и нефтедобычи на российском шельфе.

В настоящее время ОСК осуществляет строительство бункеровщиков сжиженным природным газом (СПГ) для создания инфраструктуры обеспечения работы судов на СПГ для региона Балтийского моря.

В поселке Сабетта на восточном берегу полуострова Ямал в Обской губе завершается строительство завода по сжижению природного газа и порта по отгрузке СПГ и газового конденсата. В перспективе рассматривается возможность обслуживания порта Сабетта танкерами для вывоза газового конденсата и буксирами, работающими на СПГ.

ПАО «Газпром» выполняется прединвестиционное исследование «Обоснование инвестиций в строительство завода СПГ в районе побережья Черного моря».

Для обеспечения морских сообщений в Республике Крым планируется строительство автомобильных паромов и катеров для перевозки пассажиров в г. Севастополе, скоростных пассажирских судов для пассажирских перевозок между городами Крымского полуострова и Краснодарского края.

На Дальнем Востоке бункеровочный терминал СПГ планируется построить во Владивостоке (проект «Владивостокский СПГ»).

В результате реализации мероприятий государственной программы планируется, что в 2022 году численность морских судов, использующих СПГ, составит 14 ед. (включая буксиры, бункеровщики, ледокол, авто-пассажирский паром), будет создано 3 бункеровочные базы СПГ в морских портах Российской Федерации.

Целесообразность использования природного газа в качестве моторного топлива на речных судах различного назначения определяется его лучшими экологическими характеристиками, меньшей стоимостью и пониженным износом двигателей по сравнению с традиционными видами топлива. Переход на природный газ позволит снизить себестоимость перевозок внутренним водным транспортом и переключить часть грузов с автомобильного и железнодорожного видов транспорта на речной транспорт. В настоящее время судов, использующих СПГ, в речном флоте России нет.

В качестве пилотных регионов для внедрения судов, использующих природный газ в качестве топлива для силовых установок, на речном транспорте рассматриваются Республика Татарстан, регионы работы Северо-Западного и Московского пароходств. В перечисленных регионах наблюдаются значительные пассажиропотоки на пригородных речных маршрутах, а также существенные грузопотоки преимущественно строительных и нефтяных грузов. В дальнейшем возможно расширение зоны пилотных регионов за счет подключения Волжского, Камского и Иртышского пароходств.

Высокая экономическая эффективность может быть достигнута при использовании СПГ для быстроходных судов на подводных крыльях (типа «Метеор»), на воздушной подушке, с воздушной каверной на днище (типа «Линда»). Существующий флот быстроходных судов имеет значительный срок службы и нуждается в замене.

Заправка судов СПГ может осуществляться непосредственно от автомобильных или железнодорожных цистерн, от береговых или плавучих установок производства и хранения СПГ, а также от плавучих бункеровщиков (плавучих хранилищ СПГ). С развитием газозаправочной инфраструктуры на других видах транспорта, в коммунальном и сельском хозяйстве возможности заправки СПГ судов речного флота появятся практически во всех пароходствах.

Речной флот будет потребителем природного газа в весенне-летне-осенние месяцы, когда отмечается снижение сезонного спроса на газ другими отраслями экономики страны. Это обстоятельство с учетом особенностей газопотребления в других отраслях создаст возможности для эффективного использования мощности системы снабжения топливом.

По мере увеличения количества судов, работающих на СПГ, целесообразно организовать в системе речного флота специализированные газозаправочные подразделения и специализированные установки для производства СПГ.

В результате реализации мероприятий Программы планируется, что численность речных судов на СПГ составит 6 ед., включая танкеры класса «река-море» и пассажирские быстроходные суда, будут созданы 3 базы для бункеровки речных судов.

С учетом перспективной численности морских и речных судов на СПГ прогнозируется, что объем реализации СПГ в качестве бункерного топлива на водном транспорте составит 120,1 тыс. тонн в 2022 году.

***Воздушный транспорт***

С целью снижения расходов операторов аэропортов и улучшения качества окружающей среды предусматривается поэтапный перевод наземной авиационной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива. Для решения этой задачи необходимо:

– выполнить опытно-конструкторские работы по созданию линейки отечественной аэродромной техники, работающей на природном газе, обеспечить повышение ее надежности, безопасности и энергоэффективности;

– обеспечить конструктивную возможность переоборудования существующего парка наземной авиационной техники для использования природного газа в качестве моторного топлива;

– разработать и внедрить меры стимулирования потенциальных потребителей к приобретению аэродромной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

– использовать меры государственного стимулирования перехода наземной авиационной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, включая выделение субсидий для частичной компенсации затрат владельцев аэродромной техники на переоборудование существующего парка;

– совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива в сегменте аэродромной техники;

– обеспечить обучение и подготовку квалифицированного персонала для работы с аэродромной техникой использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Внедрение аэродромной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, планируется начать с ряда пилотных проектов, предусматривающих эксплуатацию ограниченного числа (10 - 20 ед.) техники использующей природный газ в качестве моторного топлива на территории нескольких аэропортов Российской Федерации. В первую очередь, для эксплуатации на природном газе будет адаптирована техника, выполненная на базе легковых или грузовых автомобилей. Использование наземной обслуживающей техники использующей природный газ в качестве моторного топлива планируется начать в 4 аэропортах России: Домодедово, Шереметьево, Пулково и Казань.

Прогнозируется, что общее количество аэродромной техники, работающей на природном газе, в 2022 году составит 80 ед. Для заправки аэродромной техники планируется использовать ПАГЗ, численность которых в 2022 году составит 4 единицы.

 С учетом перспективной численности в аэропортах наземной обслуживающей техники использующей природный газ в качестве моторного топлива прогнозируется, что объем потребления природного газа (КПГ) в качестве моторного топлива на воздушном транспорте в 2022 году составит 0,4 млн. м3.

***Техника специального назначения***

В Российской Федерации применение техники специального назначения, работающей на природном газе, даст возможность снизить уровень энергоемкости производства, повысить экономическую эффективность и уменьшить негативное влияние на окружающую среду в добывающих отраслях, при производстве сельскохозяйственной продукции, обслуживании объектов коммунального хозяйства, выполнении дорожно-строительных работ.

С целью поэтапного перевода специальной техники на использование природного газа необходимо решить следующие задачи:

- увеличить объемы и расширить линейку производства отечественной техники специального назначения, работающей на природном газе, обеспечить повышение ее надежности, безопасности и энергоэффективности;

- разработать и внедрить меры стимулирования потенциальных потребителей к приобретению техники специального назначения использующей природный газ в качестве моторного топлива;

- использовать меры государственного стимулирования перехода техники специального назначения на использование КПГ и СПГ, включая выделение субсидий для производителей строительной, сельскохозяйственной, коммунальной и иной специальной техники, работающей на природном газе, частичную компенсацию затрат владельцев на переоборудование существующей техники специального назначения для работы на природном газе в качестве моторного топлива;

- обеспечить развитие производственно-сбытовой и сервисной инфраструктуры для техники специального назначения использующей природный газ в качестве моторного топлива;

- совершенствовать нормативно-правовую базу в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива в сегменте техники специального назначения;

- обеспечить обучение и подготовку квалифицированного персонала для работы с техникой использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Темпы перевода техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива будут определяться факторами, в большинстве своем аналогичными для сегмента автомобильного транспорта, а именно:

- стоимостью КПГ и СПГ по сравнению с традиционными видами топлива;

- номенклатурой, объемами производства и ценой техники специального назначения, использующей КПГ и СПГ в качестве моторного топлива;

- темпами строительства объектов газозаправочной инфраструктуры и создания сервисных центров для техники специального назначения использующей природный газ в качестве моторного топлива в регионах Российской Федерации;

- эффективностью мер государственного стимулирования перевода техники специального назначения на использование КПГ и СПГ.

В настоящее время на рынке представлена разнообразная техники специального назначения использующая природный газ в качестве моторного топлива, которая производится российскими и зарубежными компаниями. Однако отсутствие газозаправочной и сервисной инфраструктуры в регионах Российской Федерации является сдерживающим фактором для покупки такой техники.

 Заинтересованность в реализации пилотных проектов по использованию техники использующей природный газ в качестве моторного топлива в сельском хозяйстве подтвердили 18 субъектов Российской Федерации: Республика Башкортостан, Республика Дагестан, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Хабаровский край, Воронежская область, Волгоградская область, Курганская область, Ленинградская область, Омская область, Оренбургская область, Орловская область, Ростовская область, Самарская область, Томская область, Челябинская область. В перечисленных регионах планируется первоочередное строительство объектов газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

Значительный интерес к переходу на использование природного газа в качестве моторного топлива имеют предприятия горно-обогатительного комплекса, в первую очередь, в силу его низкой стоимости и высокой экологичности по сравнению с дизельным топливом. В инициативном порядке специалисты компании АО «Ковдорский ГОК» начали тестовую эксплуатацию карьерных самосвалов использующих природный газ в качестве моторного топлива. Помимо Ковдорского ГОКа, в качестве потенциальных эксплуатантов карьерных самосвалов на СПГ рассматриваются следующие предприятия отрасли: Оленегорский ГОК, Апатит ГОК (Мурманская область), Карельский окатыш (Республика Карелия), Михайловский ГОК (Курская область), Лебединский ГОК, Стойленский ГОК (Белгородская область).

По прогнозу общее количество техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива, в 2022 году составит 7495 ед., из которых 500 ед. будет приходиться на сельскохозяйственную технику (трактора), 5960 ед. – на коммунальную технику, 394 ед. – на дорожную и строительную технику, а 241 ед. – на карьерную технику.

Для обеспечения потребности парка техники специального назначения в природном газе будет сформирована сеть из 74 объектов газозаправочной инфраструктуры. Необходимо отметить, что в случае со специальной техникой приоритет будет отдан передвижным автогазозаправочным станциям, так как значительная часть рассматриваемой техники специального назначения не предназначена для движения по автомобильным дорогам общего пользования и не сможет использовать для заправки расположенные на них стационарные объекты сбыта природного газа. В общей сложности за период реализации программы планируется ввести в эксплуатацию 11 АГНКС, 25 ПАГЗ и 38 КриоПАГЗ, обеспечивающих потребность техники специального назначения в природном газе в качестве моторного топлива.

С учетом перспективной численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и развития газозаправочной инфраструктуры прогнозируется, что объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в рассматриваемом сегменте в 2022 году составит 254,9 млн. м3 в том числе:

- КПГ – 100,8 млн. м3;

- СПГ – 154,1 млн. м3 (или 110,9 тыс. тонн).

Кроме того, опосредованное влияние на реализацию мероприятий и результаты Программы оказывают другие государственные программы Российской Федерации.

Влияние государственных программ Российской Федерации на государственную программу «Развитие транспортной системы»

| Наименование госпрограммы, подпрограммы, основного мероприятия, ВЦП | Обоснование |
| --- | --- |
| Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» |
| Подпрограмма 1. «Развитие транспортного и специального машиностроения» |
| Основное мероприятие 1.1«Развитие автомобилестроения» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте. |
| Основное мероприятие 1.2«Развитие транспортного машиностроения» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте;- синхронизированное развитие парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по производству природного газа в качестве моторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры |
| Основное мероприятие 1.3. «Развитие сельскохозяйственного машиностроения, машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение задачи обеспечения перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива сельскохозяйственной техникой |
| Основное мероприятие 1.4. «Развитие машиностроения специализированных производств (строительно-дорожная и коммунальная техника, пожарная, аэродромная, лесная техника)» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение задачи обеспечение перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения |
| Основное мероприятие 1.5«Государственная поддержка организаций транспортного и специального машиностроения» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- синхронизированное развитие парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по производству природного газа в качестве моторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры;- разработка механизмов стимулирования производства и использования природного газа в качестве моторного топлива;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте |
| Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационнойпромышленности на 2013 - 2025 годы» |
| Подпрограмма 1. «Самолетостроение» |
| Основное мероприятие 1.6 «Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по расширению семейства региональных самолетов» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, на авиационном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива, на авиационном транспорте. |
| Подпрограмма 2. «Вертолетостроение» |
| Основное мероприятие 2.4«Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по проекту разработки и создания перспективного легкого многоцелевого вертолета взлетной массой 4,5 тонны» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на авиационном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива на авиационном транспорте. |
| Подпрограмма 3. «Авиационное двигателестроение» |
| Основное мероприятие 3.2«Субсидии российским организациям отрасли авиационного двигателестроения с целью субсидирования продаж новой продукции» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, на авиационном транспорте;- синхронизированное развитие парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по производству природного газа в качестве моторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры. |
| Основное мероприятие 3.5«Выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в рамках проекта разработки и создания семейства двигателей для среднего и скоростного вертолетов» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на авиационном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа на авиационном транспорте. |
| Подпрограмма 6. «Малая авиация» |
| Основное мероприятие 6.1«Субсидии российским организациям на возмещение части затрат на проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по разработке новых технологически и экономически конкурентоспособных воздушных судов для местных воздушных линий и авиации общего назначения, предназначенных для эксплуатации в различных климатических и инфраструктурных условиях на территории Российской Федерации» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на авиационном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа на авиационном транспорте. |
| Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013 - 2030 годы» |
| Подпрограмма 2. «Развитие гражданской морской и речной техники» |
| Основное мероприятие 2.1.1«Разработка новых технологий и инновационных проектов гражданской морской техники, в том числе обладающих потенциально высокой конкурентоспособностью на мировом рынке, проведение системных исследований развития морских технологий и рынков» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте. |
| Основное мероприятие .1.2«Создание пилотных экспериментальных (демонстрационных) образцов высокотехнологичных судов, предназначенных для массовой постройки» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте. |
| Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики» |
| Подпрограмма 4. «Развитие газовой отрасли» |
| Основное мероприятие 4.4«Создание системы сбыта сжиженного природного газа, включая строительство танкерного флота, обеспечение доступа к мощностям по регазификации и реализации газа на рынках конечных потребителей сжиженного природного газа» | Реализация основного мероприятия оказывает влияние на решение следующих задач:- обеспечение поэтапного перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном, железнодорожном, морском и речном транспорте;- разработка механизмов стимулирования производства и использования природного газа в качестве моторного топлива;- создание современной нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном, железнодорожном, морском и речном транспорте. |

Таблица

Влияние государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» на другие государственные программы

| Наименование госпрограммы, подпрограммы, основного мероприятия, ВЦП | Госпрограмма Российской Федерации, на цели и задачи которой оказывают влияние основные мероприятия государственной программы Российской Федерации  | Обоснование |
| --- | --- | --- |
| Государственная программа Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»  |
| Подпрограмма 1. «Автомобильный транспорт» |
| Основное мероприятие 1.1.«Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Охрана окружающей среды на 2012 - 2020 годы» | Выполнение мероприятия скажется на снижении выбросов загрязняющих веществ от транспорта в окружающую среду |
| Основное мероприятие 1.1. «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики» | Выполнение мероприятия скажется на росте объема потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива |
| Основное мероприятие 1.1. «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» | Выполнение мероприятия скажется на развитии мощностей по производству автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и, как следствие, на увеличении численности автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива |
| Подпрограмма 2. «Железнодорожный транспорт» |
| Основное мероприятие 2.1 «Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Охрана окружающей среды на 2012 - 2020 годы» | Выполнение мероприятия скажется на снижении выбросов загрязняющих веществ от транспорта в окружающую среду |
| Основное мероприятие 2.1 «Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики» | Выполнение мероприятия скажется на росте объема потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива |
| Основное мероприятие 2.1 «Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» | Выполнение мероприятия скажется на развитии мощностей по производству локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и, как следствие, на увеличении численности локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива |
| Подпрограмма 3. «Морской и речной транспорт» |
| Основное мероприятие 3.1. «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Охрана окружающей среды на 2012 - 2020 годы» | Выполнение мероприятия скажется на снижении выбросов загрязняющих веществ от транспорта в окружающую среду |
| Основное мероприятие 3.1. «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики» | Выполнение мероприятия скажется на росте объема потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива |
| Основное мероприятие 3.1. «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013 - 2020 годы» | Выполнение мероприятия скажется на разработке проектов морских и речных судов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, создании бункеровочной инфраструктуры и, как следствие, приведет к увеличению численности морских и речных судов, использующих природный газ в качестве моторного топлива |
| Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт» |
| Основное мероприятие 4.1 «Государственная поддержка увеличения численности наземной авиационной техники в аэропортах, использующей природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие авиационнойпромышленности на 2013 - 2025 годы» | Выполнение мероприятия скажется на увеличении количества выполняемых НИОКР по разработке авиадвигателей, работающих на газе, воздушных судов, использующих газ, и, как следствие, приведет к внедрению природного газа в качестве авиационного топлива |
| Подпрограмма 5 «Техника специального назначения» |
| Основное мероприятие 5.1. «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики» | Выполнение мероприятия скажется на росте объема потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива |
| Основное мероприятие 5.1. «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» | Выполнение мероприятия скажется на развитии мощностей по производству газомоторной техники сельскохозяйственного назначения ОМ 1.3. Развитие сельскохозяйственного машиностроения, машиностроения для пищевой и перерабатывающей промышленности |
| Основное мероприятие 5.1. «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» | Государственная программа Российской Федерации «Развитие промышленности и повышение ее конкурентоспособности» | Выполнение мероприятия скажется на развитии мощностей по производству газомоторной техники специального назначения ОМ 1.4. Развитие машиностроения специализированных производств (строительно-дорожная и коммунальная техника, пожарная, аэродромная, лесная техника) |

**РАЗДЕЛ 3. Прогноз ожидаемых результатов реализации государственной программы, характеризующих целевое состояние уровня и качества жизни населения, социальной сферы, экономики, общественной безопасности, государственных институтов, степени реализации других общественно значимых интересов и потребностей в данной сфере**

Комплексный характер Программы, оказывающей влияние на экологию, транспорт, энергетику, промышленность, строительство, сельское хозяйство определяет включение в состав целевых групп широкого круга физических и юридических лиц, проживающих (функционирующих) на территории России.

По специфике выгодополучателей целесообразно выделить три целевые группы: граждане, бизнес, государство и муниципалитеты.

По специфике получаемых выгод в результате реализации Программы целевая группа «граждане» может быть подразделена на следующие подгруппы:

граждане, проживающие в зоне влияния объектов транспортной инфраструктуры;

пассажиры, пользующиеся услугами транспорта общего пользования;

владельцы личных транспортных средств.

Следует заметить, что целевые подгруппы являются пересекающимися, например, один и тот же гражданин может получать выгоды и как пассажир транспорта общего пользования, и как владелец транспортного средства, и как проживающий в зоне влияния объектов транспортной инфраструктуры.

Граждане, проживающие в зоне влияния объектов транспортной инфраструктуры, получают выгоды от снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Пассажиры транспорта общего пользования получают выгоды через повышение качества (скорость, комфортность, безопасность) и снижение стоимости услуг общественного транспорта в результате его перехода на современные экономичные транспортные средства.

Владельцы личных транспортных средств получают выгоду от снижения стоимости эксплуатации автомобиля за счет расширения возможности использования природного газа в качестве моторного топлива.

По специфике получаемых выгод в результате реализации Программы целевая группа «бизнес» может быть подразделена на следующие подгруппы:

транспортные и иные (коммунальные, строительные, сельскохозяйственные) предприятия, использующие технику на природном газе в качестве моторного топлива для оказания услуг и производства продукции;

предприятия, осуществляющие производство и сбыт техники использующей природный газ в качестве моторного топлива и природного газа в качестве моторного топлива;

грузовладельцы и иные потребители услуг (работ, продукции) предприятий, использующих технику на природном газе.

Выгоды транспортных и иных организаций, использующих технику на природном газе, обусловлены снижением себестоимости услуг (работ, продукции) при использовании природного газа в качестве моторного топлива, соответствующим ростом конкурентоспособности и доходности бизнеса.

Выгоды предприятий, осуществляющих производство и сбыт техники использующей природный газ в качестве моторного топлива и самого топлива, связаны с увеличением объемов производства (услуг), в том числе на основе расширения спроса на производимую продукцию, внедрения инновационных технологий и продуктов.

Выгоды грузовладельцев и иных потребителей услуг (работ, продукции) предприятий, использующих технику на природном газе, связаны с повышением качества и снижением стоимости данных услуг (работ, продукции) в условиях снижения их себестоимости.

По специфике получаемых выгод государство и муниципалитеты могут рассматриваться как:

гарант соблюдения социальных стандартов обслуживания населения;

собственник имущества в составе транспортного комплекса;

инвестор;

получатель бюджетных доходов.

Выгоды государства (муниципалитетов) как гаранта соблюдения социальных стандартов обслуживания населения связаны со снижением затрат на компенсацию транспортным предприятиям недополученных доходов при предоставлении услуг по регулируемым ценам при снижении себестоимости данных услуг за счет использования природного газа в качестве моторного топлива.

Как собственник объектов транспорта государство (муниципалитеты) получает выгоды повышения эффективности использования данного имущества.

Выгоды государства и муниципалитетов как инвестора связаны с предусмотренными Программой мерами по обеспечению эффективности государственных расходов.

Выгоды государства как получателя бюджетных доходов обусловлены ростом налоговых поступлений от организаций, осуществляющих производство и сбыт природного газа в качестве топлива, производство и эксплуатацию техники использующей природный газ в качестве моторного топлива в результате повышения масштаба и эффективности их деятельности, а так же и от организаций других отраслей в результате сокращения транспортных издержек.

Таким образом, основные результаты реализации Программы окажут непосредственное влияние на социально-экономическое развитие и обеспечение национальной безопасности Российской Федерации.

В результате реализации Программы к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- снижение объемов выбросов в окружающую среду за счет перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива в расчете на одно транспортное средство по отношению к уровню 2016 года составит 29,9%;

- снижение затрат на топливо за счет перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива в расчете на одно транспортное средство по отношению к уровню 2015 года составит 12%;

- объем годового потребления природного газа в качестве моторного топлива составит 2016,9 млн. м3, из которых 1344,0 млн. м3 придется на компримированный природный газ, а 672,9 млн. м3 – на сжиженный природный газ.

В результате реализации подпрограммы «Автомобильный транспорт» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- количество автотранспортных средств, имеющих возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, составит 361,7 тыс. ед., из которых 357,6 тыс. ед. придется на автотранспортные средства, имеющие возможность использования КПГ, а 4,1 тыс. ед. – на транспортные средства, имеющие возможность использования СПГ;

- количество объектов заправочной инфраструктуры составит 1030 ед., в том числе 896 ед. придется на автомобильные газонаполнительные компрессорные станции, 134 ед. – на стационарные и передвижные криогенные автозаправочные станции;

- объем годового потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте составит 1404,8 млн. м3, из которых 1224,8 млн. м3 придется на компримированный природный газ, а 162,0 млн. м3 – на сжиженный природный газ.

В результате реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, составит 12 ед., в том числе 9 ед. придется на магистральные газотурбовозы, а 3 ед. – на маневровые газотепловозы;

- количество экипировочных пунктов СПГ на сети железных дорог составит 3 ед.;

- объем годового потребления природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте составит 189,9 млн. м3.

В результате реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- количество судов морского флота, использующих СПГ, составит 14 ед.;

- количество судов речного флота, использующих СПГ, составит 6 ед.;

- количество объектов газозаправочной (бункеровочной) инфраструктуры СПГ в морских портах Российской Федерации составит 3 ед.;

- количество объектов газозаправочной (бункеровочной) инфраструктуры СПГ на внутренних водных путях Российской Федерации составит 3 ед.;

- объем годового потребления природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива на водном транспорте составит 166,9 млн. м3.

В результате реализации подпрограммы «Воздушный транспорт» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- количество аэродромной техники, работающей на природном газе, составит 80 ед.;

- количество ПАГЗ, обслуживающих аэродромную технику, составит 4 ед.;

- объем годового потребления природного газа (КПГ) в качестве моторного топлива аэродромной техникой составит 0,4 млн. м3.

В результате реализации подпрограммы «Техника специального назначения» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- количество тракторов, использующих газовое моторное топливо, составит 500 ед.;

- количество коммунальной техники, работающей на природном газе в качестве моторного топлива, составит 610 ед.;

- количество дорожной и строительной техники, работающей на природном газе в качестве моторного топлива, составит 394 ед.;

- количество карьерной техники использующей природный газ в качестве моторного топлива, составит 241 ед.;

- объем годового потребления природного газа в качестве моторного топлива в сегменте техники специального назначения составит 254,9 млн. м3, из которых 100,8 млн. м3 придется на компримированный природный газ, а 154,1 млн. м3 – на сжиженный природный газ;

-количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) для техники специального назначения, составит 11 ед.;

- количество ПАГЗ, обслуживающих технику специального назначения, составит 25 ед.;

- количество передвижных криогенных автозаправочных станций (КриоПАГЗ), обслуживающих карьерную технику, составит 38 ед.

В результате реализации подпрограммы «Организация и обеспечение реализации правовой, научной и информационной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива» к 2022 году будут достигнуты следующие результаты:

- доля затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» составит 8,3 %.

Поэтапный переход всех видов транспорта и техники специального назначения на потребление природного газа в качестве моторного топлива позволит более рационально использовать топливно-энергетические ресурсы Российской Федерации, привлечь новые источники сырьевых ресурсов для производства высококачественных видов топлива, снизить транспортные издержки, повысить энергоэффективность транспортной системы страны, уменьшить негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

Основным направлением реализации экологической политики государства в сфере транспорта является повышение его энергоэффективности и внедрение техники использующей природный газ в качестве моторного топлива. Энергоэффективность транспортного комплекса будет повышена за счет снижения среднего удельного расхода топлива. Переход на использование природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта позволит увеличить объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в 3,9 раза по отношению к уровню 2015года.

Потребность в трудовых ресурсах, необходимых для реализации Программы, оценивается в 2022 году на уровне 8 - 10 тыс. чел.

Внедрение в эксплуатацию новых транспортных средств и специальной техники обеспечит рост производительности труда в транспортном комплексе, добывающей промышленности, жилищно-коммунальном и сельском хозяйстве.

Способность секторов экономики, в которых планируется внедрение транспортных средств и техники специального назначения, использующих природный газ в качестве моторного топлива, влиять на формирование ВВП экономики и обеспечивать динамику экономического роста характеризует экономическую эффективность освоения инвестиций в этих секторах экономики.

Оценка вклада в ВВП основывается на учете совокупного макроэкономического эффекта от внедрения техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, строительства необходимой сервисной инфраструктуры, который представляет собой сумму прямого и косвенного макроэкономических эффектов и характеризует объем ВВП, обусловленный инвестициями в инфраструктуру для внедрения и эксплуатации техники использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Прямой макроэкономический эффект оценивается как объем ВВП, обусловленный непосредственным влиянием инвестиций в транспортный комплекс, коммунальное хозяйство и сельское хозяйство на формирование показателей по счету использования ВВП: объема валового накопления, поставок на внутренний рынок потребительских товаров и услуг.

Косвенный макроэкономический эффект (мультипликативный эффект) – это дополнительные доходы, образующиеся в экономике под влиянием использования прямых доходов участников хозяйственной деятельности (населения, предприятий, государства) в секторах, внедряющих транспортные средства и технику использующие природный газ в качестве моторного топлива, на покупки российских потребительских и инвестиционных товаров и услуг. Он оценивается как объем ВВП, формирующийся под влиянием мультипликатора дохода в процессе использования денежных средств, полученных субъектами экономики в рамках прямого макроэкономического эффекта, на приобретение отечественных товаров и услуг.

Увеличение инвестиций в объекты производства и сбыта природного газа в качестве моторного топлива за период 2016 – 2022 годов обеспечит прирост объема ВВП на 0,03%. На 1 рубль дополнительных капитальных вложений ожидается около 2,4 руб. произведенного валового внутреннего продукта.

Одним из результатов Программы станет также повышение эффективности государственного управления, качества и оперативности предоставления государственных услуг, развитие инноваций на базе научных исследований. Планируется рост доли затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Программы с 5,7% в 2018 году до 8,3% в 2022 году.

Оценка коммерческой эффективности реализации мероприятий государственной программы, учитывающая эффекты от перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива для владельцев транспортных средств и техники специального назначения, а также эффекты от развития газозаправочной и сервисной инфраструктуры, показала, что чистый дисконтированный доход составит 44,3 млрд. руб., внутренняя норма доходности – 23,7%, срок окупаемости – 12,6 лет.

Оценка социально-экономической эффективности реализации мероприятий Программы, учитывающая эффекты от снижения транспортных издержек и эффекты от снижения негативного воздействия транспорта на состояние окружающей среды за счет использования использующей природный газ в качестве моторного топлива, показала, что чистый дисконтированный доход составит 94,7 млрд. руб., внутренняя норма доходности – 27%, срок окупаемости – 8,5 лет.

Высокие значения коммерческой и социально-экономической эффективности Программы подтверждают необходимость ее реализации и целесообразность государственной поддержки мер, направленных на стимулирование перехода всех видов транспорта и техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива.

Реализация Программы будет способствовать решению социально-экономических задач развития Российской Федерации за счет:

* повышения производительности и конкурентоспособности транспортных предприятий вследствие уменьшения себестоимости перевозок и повышения срока эксплуатации транспортных средств за счет использования природного газа в качестве моторного топлива;
* формирования кластера отраслей, связанных с развитием рынка производства техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и природного газа в качестве моторного топлива;
* сокращение объемов вредных выбросов от транспорта в окружающую среду;
* стимулирования развития научных исследований и инноваций в сфере производства нового поколения экономичных, безопасных и экологичных транспортных средств.

# РАЗДЕЛ 4. Описание рисков реализации государственной программы, в том числе недостижения целевых показателей, а также описание механизмов управления рисками и мер по их минимизации

Реализация Программы сопряжена с рядом рисков, которые могут негативно повлиять на достижение целей и решение задач Программы. Факторы риска по характеру влияния на ход и результаты реализации Программы можно разделить на две группы: внешние и внутренние.

К внешним рискам относятся те виды рисков, которые не зависят от действий ответственного исполнителя, соисполнителей и участников Программы, и определяются влиянием внешних факторов. Количественно оценить такие риски реализации Программы представляется затруднительным ввиду низкой информативности и большой неопределенности.

К внешним рискам Программы были отнесены:

макроэкономические риски, обусловленные замедлением темпов экономического роста, снижением деловой и инвестиционной активности, высокой инфляцией, кризисом банковской системы на фоне изменения геополитической ситуации и мировых трендов циклического развития. Изменения макроэкономических параметров социально-экономического развития Российской Федерации (индексов валового внутреннего продукта, объема промышленного производства, инвестиций, экспорта и импорта товаров, численности трудоспособного населения, реальных располагаемых доходов населения, рост цен на энергоресурсы, ограничение тарифов на грузовые и пассажирские перевозки железнодорожным транспортом) существенно влияют на объем спроса на услуги транспорта, стоимость и качество потребляемых транспортным комплексом ресурсов, производственные и финансовые показатели развития транспорта, снижение инвестиционной активности транспортных организаций. Данный вид риска качественно оценен как «высокий»;

неопределенность экономической мотивации. Отсутствие на долгосрочную перспективу твердых «правил игры» на рынке топлива в части ценообразования, доминирующего положения отдельных «игроков», обеспечения недискриминационного доступа к ресурсам газотранспортной системы, мер государственной поддержки инвестиционных процессов определяет низкую инвестиционную привлекательность проектов внедрения технологий использования природного газа на транспорте. Учитывая высокую степень наукоемкости, а также весьма значительные финансовые и временные затраты на проведение комплекса работ, связанных с разработкой и внедрением техники использующей природный газ в качестве моторного топлива, уровень влияния данного фактора следует оценить как «высокий»;

финансовые риски, связанные с возникновением бюджетного дефицита и недостаточным уровнем бюджетного финансирования, оптимизацией бюджетных расходов, что может повлечь недофинансирование, сокращение или прекращение программных мероприятий. Недофинансирование мероприятий, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области разработки техники использующей природный газ в качестве моторного топлива, может привести к прекращению реализации Программы. Данный вид риска оценивается как «высокий»;

отсутствие серийных образцов техники использующей природный газ в качестве моторного топлива на некоторых видах транспорта и, соответственно, необходимого опыта эксплуатации. Принятие положительного решения о масштабном внедрении невозможно без комплексной оценки результатов опытной эксплуатации установочной серии транспортных средств в различных режимах, климатических условиях, средах и т.п. Кроме того, важно объективно оценить влияние внедрения новой техники на инфраструктуру, смежные технологические процессы и проч. Таким образом, уровень влияния данного фактора следует оценить как « высокий»;

отсутствие соответствующей топливозаправочной инфраструктуры. Формирование требований к элементам топливозаправочной инфраструктуры будет происходить по мере разработки транспортных средств, работающих на природном газе (определения основных технических и эксплуатационных параметров, а также вида используемого топлива), и включает в себя специфические технические, технологические, компоновочные инфраструктуры для автотранспортных средств, что позволяет оценить уровень влияния данного фактора как «средний»;

возможности национального транспортного машиностроения. Учитывая наличие с одной стороны вакантных мощностей, с другой – необходимость технического перевооружения для освоения производства высокотехнологичной новой техники, уровень влияния данного фактора можно оценить как «средний»;

отсутствие подготовленного персонала. Квалифицированный персонал необходим на всех стадиях жизненного цикла техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, начиная с проведения научных исследований и заканчивая модернизацией / обновлением / утилизацией. Требуется довольно широкий спектр – от специалистов по инновационному развитию, способных оценить стратегические перспективы данного направления и подготовить соответствующие управленческие решения, разработчиков и проектировщиков подвижного состава и инфраструктуры до инженерно-технического персонала – специалистов по эксплуатации и сервисному обслуживанию, локомотивных бригад, ремонтников и др. На первом этапе необходима подготовка относительно немногочисленного числа специалистов для опытной эксплуатации, которую целесообразно проводить в виде дополнительного обучения - переподготовки с определенного уровня базовых знаний. Уровень влияния данного фактора следует оценивать как «средний».

Комплекс мер по снижению данных рисков реализуется в рамках установленных бюджетных процедур и предусматривается в рамках мероприятий Программы, направленных на совершенствование государственного регулирования:

повышение надежности прогнозов на основе разработки и внедрения современных методов статистического наблюдения текущих тенденций и прогнозирования;

консолидация управления планированием развития отрасли, обеспечение координации и согласованности действий и планов развития регионов и юридических лиц, синхронизация мероприятий Программы с мероприятиями других государственных программ в части внедрения природного газа в качестве моторного топлива для минимизации рисков, связанных с дефицитом ресурсов;

повышение качества научно-методического и экспертно-аналитического сопровождения Программы;

повышение эффективности использования бюджетных средств, привлечение внебюджетного финансирования, заключение договоров с регионами о софинансировании объектов, а также оптимизация распределения финансовых средств по объектам, что может компенсировать снижение объемов финансирования;

внедрение новых управленческих механизмов (модернизация технического оснащения и внедрение информационно-коммуникационных технологий, единых нормативов затрат на оказание государственных услуг, выполнение работ);

информационная открытость, полное и своевременное обеспечение общественности и всех участников Программы информацией о прогнозных показателях социально-экономического развития транспортной отрасли, инвестиционных программах и государственных закупках.

Внутренние риски связаны с неэффективным управлением государственными программами на различных уровнях, недостаточной квалификацией участников Программы или недобросовестностью выполнения ими своих функций.

К внутренним рискам были отнесены институционально-правовые и организационно-управленческие риски, которые относятся к сфере компетенции ответственных исполнителей, исполнителей и участников Программы.

Институционально-правовые риски связаны с отсутствием необходимого законодательного обеспечения эффективной реализации мероприятий Программы, несвоевременной подготовкой нормативных правовых актов, что может сдерживать реализацию проектов по внедрению техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива. От принятия законодательных актов, главным образом в части стабильности ценовой политики на рынке топлива, зависят результаты финансового моделирования и, соответственно, инвестиционная привлекательность проектов в сфере технологий использования природного газа в качестве моторного топлива. Учитывая названное обстоятельство, уровень влияния данного фактора следует оценивать как «высокий», поскольку формирование и принятие новых нормативных правовых актов может потребовать значительных сроков практического внедрения.

Операционно-управленческие риски связаны с ошибками управления реализацией Программы, в том числе отдельных ее исполнителей, и включают следующие виды рисков:

ненадлежащее исполнение должностными лицами возложенных на них функций, принятие необоснованных управленческих решений и снижение общей эффективности управления Программой в результате недостаточной квалификации и недобросовестности ответственных исполнителей. Вероятность данного риска обусловлена большим количеством участников мероприятий Программы - федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, а так же юридических лиц. К негативным последствиям данного риска можно отнести задержки в реализации мероприятий, срыв сроков и недостижение результатов реализации мероприятий Программы. В целом риск может быть качественно оценен как «умеренный», поскольку опыт реализации государственных программ в сфере транспортного комплекса показывает возможность успешного управления данным риском.

В целях минимизации негативных последствий, влияющих на выполнение программных мероприятий, система управления реализацией Программы предусматривает следующие меры:

детальное планирование хода реализации мероприятий;

мониторинг реализации мер правового регулирования в сфере реализации Программы, разработка и реализация корректирующих действий в случае выявления отклонений, привлечение на этапе разработки проектов документов к их обсуждению заинтересованных сторон;

привлечение к актуализации мероприятий Программы заинтересованных сторон, общественных организаций, экспертов и широкой общественности;

координация процессов управления рисками, включая их выявление и оценку на основе комплексного анализа внешней и внутренней среды, оптимизация распределения конкретных рисков между участниками и исполнителями Программы с учетом их реальных возможностей по управлению соответствующими рисками;

осуществление оперативного контроля за процессом управления рисками;

применение сценарно-вариантного подхода и использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

использование на уровне инвестиционных проектов механизмов страхования рисков;

обеспечение единой системы учета и мониторинга, предусматривающей механизмы сбора, консолидации и предоставления информации, в целях контроля эффективности принимаемых управленческих решений;

формирование эффективной системы внутреннего и внешнего контроля, организация контроля результатов по основным направлениям реализации Программы, расширение прав и повышение ответственности исполнителей Программы;

выявление неэффективных финансовых потоков и оптимизация их структуры;

своевременная актуализация ежегодных планов реализации Программы, в том числе корректировка состава и сроков исполнения программных мероприятий, с учетом достигнутых результатов и текущих условий реализации Программы.

Меры по снижению данного риска включают совершенствование кадровой работы, а также передачу исполнения части функций на аутсорсинг. Оптимизация сферы привлечения бизнеса к выполнению государственных функций по управлению реализацией Программы входит в состав работ по мероприятию «Управление реализацией Программы».

В условиях жестких бюджетных ограничений и оптимизации численности государственных гражданских служащих особое значение приобретает развитие кадрового потенциала федеральных органов исполнительной власти. Недостаточное внимание, уделяемое вопросу повышения квалификации кадров, может негативно сказываться на эффективности и качестве исполнения государственных функций и предоставлении государственных услуг в сфере транспортного комплекса.

Минимизация социальных рисков, обусловленных низким качеством подготовки участников транспортных процессов, обеспечивается следующими мероприятиями:

 повышение уровня информационного обеспечения участников транспортных процессов и мониторинга результативности контрольного процесса за выполнением требований действующего нормативного правового поля в сфере реализации Программы;

 совершенствование системы подбора и обучения кадров, формирование эффективного кадрового резерва, социальной поддержки.

# РАЗДЕЛ 5. Обоснование набора подпрограмм

Состав и структура подпрограмм, включенных в Программу, имеют четкую отраслевую направленность и обусловлены стратегическими инициативами развития техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива в Российской Федерации, определенными Энергетической стратегией России на период до 2030 года.

Определяющим критерием при выделении подпрограмм был критерий целевой направленности (каждая из подпрограмм (за исключением подпрограммы по обеспечению реализации государственной программы) направлена на достижение целей Программы, способствует решению одной или нескольких задач Программы). Также значимым являлся критерий управляемости (состав подпрограмм формировался с учетом возможности оперативного управления их реализацией).

В состав Программы включено шесть подпрограмм: «Автомобильный транспорт», «Железнодорожный транспорт», «Морской и речной транспорт», «Воздушный транспорт», «Техника специального назначения», «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы».

Состав подпрограмм определен на основе отраслевого и функционального подходов в сфере реализации Программы и в соответствии с ее целями и задачами.

При формировании подпрограмм государственной Программы заложены следующие принципы:

приоритетность задач Программы;

наличие полномочий ответственного исполнителя и соисполнителей;

обособленность и взаимонезависимость подпрограмм;

повышение эффективности бюджетных расходов.

Подпрограмма «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы» выделена для обеспечения достижения целей Программы на основе эффективной деятельности органов государственной власти в сфере использования природного газа в качестве топлива на транспорте. В рамках данной подпрограммы отражаются мероприятия, направленные на решение задач по повышению качества научно-технического обеспечения и сопровождения реализации государственной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива, развитию институциональной среды как комплекса мер государственного регулирования, стимулирующих переход на использование природного газа в качестве моторного топлива, стимулированию привлечения внебюджетных инвестиций и реализации инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства, формированию среды комплексной информационной поддержки внедрения природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта и технике специального назначения на всех уровнях государственного управления. Реализация данной подпрограммы способствует решению задач и реализации мероприятий подпрограмм Программы.

Целесообразность формирования данного перечня подпрограмм обусловлена следующими факторами:

необходимостью системного подхода к формированию комплекса взаимосогласованных по ресурсам и срокам мероприятий, реализация которых позволит получить не только отраслевой эффект, но и приведет к существенным позитивным социально-экономическим последствиям для общества в целом;

возможностью концентрации ресурсов на приоритетных задачах, направленных на решение системной проблемы в целом и создание условий для комплексного развития отдельных видов транспорта;

комплексным характером решаемой проблемы, что обусловлено, с одной стороны, сложной структурой транспорта, объединяющего в единую систему отдельные виды транспорта, с другой стороны, его особой ролью как инфраструктурной отрасли, обеспечивающей условия для экономического роста, повышения качества жизни населения, снижения загрязнения окружающей среды;

внедрением проектного механизма управления Программой, который позволит скоординировать деятельность федеральных органов исполнительных власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, муниципальных образований, других участников инвестиционного процесса и достигнуть синергетического эффекта от реализации взаимодополняющих друг друга инвестиционных, инновационных и других мероприятий.

Государственная политика Российской Федерации в сфере внедрения техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, направлена на решение задач обеспечения структурных сдвигов в экономике страны, создания инновационных источников долговременного роста и повышения конкурентоспособности отраслей экономики за счет перехода всех видов транспорта и техники специального назначения на использование более дешевого и экологичного природного газа, стимулирующего модернизацию и качественное обновление технологий в отраслях транспортного машиностроения, создание современной газотранспортной и сервисной инфраструктуры, развитие научно-технического потенциала страны.

В настоящее время по показателю себестоимости перевозок Российская Федерация существенно уступает развитым странам мира. В валовом внутреннем продукте Российской Федерации доля транспортных издержек составляет около 20%, тогда как в Бразилии и Индии –14%, в США – 9%, в Японии и Германии – 8%, средний мировой показатель – 11,4%. Это связано, прежде всего, с высокой себестоимостью перевозок, значительной долей амортизированного парка транспортных средств и недостаточным развитием транспортной инфраструктуры. Транспорт является одним из основных источников вредных выбросов в окружающую среду, на него приходится около 40% суммарных выбросов загрязняющих веществ и более 10% выбросов парниковых газов.

Разработка и внедрение новых образцов техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и развитие инфраструктуры по производству природного газа в качестве топлива, а также необходимой сервисной инфраструктуры имеет большое социально-экономическое значение для развития территорий, особенно для крупных городских агломераций, а также создает условия для устойчивости транспортной системы и оказания качественных и конкурентоспособных транспортных услуг.

В отдаленных от центральной части страны территориях и в регионах с ограниченной транспортной доступностью внедрение техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, позволит обеспечить организацию необходимого транспортного обеспечения жизнедеятельности и сократить расходы на создание и эксплуатацию инфраструктуры традиционных видов топлива.

Внедрение техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, является на сегодняшний день одним из основных шагов по реализации экологической политики государства в сфере транспорта, в соответствии с которой экологические параметры станут не ограничителем, а движущим фактором развития транспорта.

Использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет:

уменьшить себестоимость перевозок на 15-25% за счет меньшей цены газомоторного топлива;

снизить выбросы токсичных веществ в окружающую среду (оксида углерода – в 2,5 раза, оксида азота – в 2 раза, углеводородов – в 3 раза, задымленности – в 9 раз);

повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации транспортных средств и техники специального назначения в 1,3-1,5 раза.

Поэтому задача перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива относится к числу приоритетных для транспортного комплекса Российской Федерации.

В 2015 году численность автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ, достигла 141,5 тыс. ед. (больше на 23% по сравнению с 2014 годом). Объем потребления компримированного природного газа в Российской Федерации составил 490 млн. куб. м. (больше на 10% по сравнению с 2014 годом).

В настоящее время в большинстве пилотных субъектов Российской Федерации утверждены и реализуются государственные программы по внедрению транспорта использующего природный газ в качестве моторного топлива. К ним относятся: Республика Башкортостан, Республика Ингушетия, Республика Крым, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, ХМАО, Краснодарский край, Ставропольский край, Пермский край, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Калининградская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Оренбургская, Ростовская, Самарская, Саратовская, Свердловская, Челябинская области и города Москва и Санкт-Петербург.

Для стимулирования перехода на газомоторное топливо регионам в 2014 и в 2015 годах предоставлялись субсидии из федерального бюджета на закупку автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Учитывая преимущества использования сжиженного природного газа (СПГ) в качестве моторного топлива, предусматривается решение взаимоувязанного комплекса задач, обеспечивающего переход транспортных средств на СПГ. К их числу относятся следующие:

научное и нормативно-техническое обеспечение перевода автомобильного, железнодорожного, авиационного, морского и речного транспорта на использование природного газа;

организация массового производства автотранспортных средств, работающих на СПГ;

 выбор типов воздушных, морских и речных судов, паромов и судов вспомогательного флота, на которых целесообразно первоочередное внедрение СПГ, обоснование основных технических характеристик судов, использующих СПГ;

разработка технических проектов воздушных, морских и речных судов, паромов и судов вспомогательного флота, использующих СПГ в качестве моторного топлива, последующий запуск их производства и эксплуатации;

определение пилотных полигонов для эксплуатации магистральных локомотивов, работающих на СПГ, на наиболее загруженных неэлектрифицированных участках железных дорог;

развитие сети КриоАЗС на сети федеральных автомобильных дорог, современных систем бункировки СПГ в морских и речных портах России, заправочных комплексов для магистральных и маневровых локомотивов, использующих СПГ;

подготовка кадров для использования и эксплуатации транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

По прогнозу в 2020 году в Российской Федерации объем потребления природного газа в качестве моторного топлива транспортными средствами увеличится до 2,0 млрд. куб. м, в том числе компримированного природного газа - до 1,3 млрд. куб. м, сжиженного природного газа – до 0,7 млрд. куб. м (484,1 тыс. тонн).

Численность парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, возрастет до 361,7 тыс. ед., в том числе использующих КПГ – до 357,6 тыс. ед., СПГ – 4,1 тыс. ед. Численность парка локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, достигнет 91 ед., в том числе магистральных газотурбовозов - 40 ед., маневровых газотепловозов - 51 ед. Будут завершены комплексные научно-исследовательские и опытно-конструкторское работы, подконтрольная эксплуатация и сертификация для начала серийного производства воздушных судов, использующих газомоторное топливо. Численность морских и речных судов, использующих сжиженный природный газ, составит 14 ед. и 5 ед. соответственно.

Реализация подпрограммы предусматривает развитие инфраструктуры, необходимой для транспортировки, хранения и производства компримированного и сжиженного природного газа; создание сети стационарных и передвижных автогазозаправочных станций, инфраструктуры для бункеровки судов сжиженным природным газом в морских и речных портах, экипировочных пунктов на сети железных дорог и газозаправочных пунктов в аэропортах. Планируется осуществить ряд научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ с целью расширения номенклатуры транспортных средств и техники, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и разработать необходимую нормативно-правовую базу.

Поэтапный переход основных видов транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива позволит более рационально использовать топливно-энергетические ресурсы Российской Федерации, привлечь новые источники сырьевых ресурсов для производства высококачественных видов топлива, снизить транспортные издержки, повысить энергоэффективность транспортной системы страны, уменьшить негативное воздействие транспорта на окружающую среду.

К основным рискам реализации подпрограммы относятся:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, возникновения бюджетного дефицита и т.д. Критическим фактором для развития российской экономики является уровень цен на энергоносители. Ухудшение мировой конъюнктуры может привести к снижению доходов населения и бизнеса, падению спроса на перевозки и сокращению объемов финансирования транспортного комплекса;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания газомоторной техники и стимулирования производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

**РАЗДЕЛ 5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы**

 В рамках подпрограммы не предусматривается оказание государственных услуг (выполнение работ) государственными учреждениями.

# РАЗДЕЛ 6. Сведения по подпрограммам государственной программы

**Подпрограмма 1 «Автомобильный транспорт»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных, финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

Автомобильный транспорт обеспечивает транспортировку грузов для всех отраслей экономики Российской Федерации. На автотранспортные издержки приходится от 10% до 30% в себестоимости многих видов товаров и услуг (например, в легкой и лесной промышленности доля автотранспортных издержек составляет около 10 - 15%, в строительстве – до 20%, в сельском хозяйстве и торговле – до 30%). Доля автомобильного транспорта в общем объеме выбросов загрязняющих ве­ществ в атмосферу состав­ляет около 42% в целом по Российской Федерации, а в крупных городах этот показатель достигает 80 - 90%.

В настоящее время среди всех видов транспорта автомобильный транспорт лидирует по численности транспортных средств, использующих газомоторное топливо, и объемам потребления природного газа.

К числу факторов, стимулирующих переход автомобильного транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива, относятся следующие:

48,7% от общей численности парка автотранспортных средств находятся в эксплуатации свыше 10 лет и нуждаются в замене. В условиях роста стоимости автомобилей и запчастей к ним, увеличения цены традиционных видов топлива, расширения сети платных автомобильных дорог и введения сборов с 12-тонных автомобилей, владельцы автотранспортных средств стремятся к снижению себестоимости перевозок для обеспечения конкурентоспособности;

стоимость газомоторного топлива находится на уровне 45 - 50 % от стоимости дизельного топлива, что позволяет снизить себестоимость перевозок на 15 - 25% при переходе на его использование по сравнению с применением традиционных видов топлива;

использование природного газа в качестве моторного топлива вместо нефтяного топлива снижает выбросы токсичных веществ в окружающую среду: диоксида углерода и оксида азота – в 1,5 - 2 раза, твердых частиц – в 3 - 6 раз, вредность отработавших газов при работе метановых двигателей для здоровья человека ниже на 60%, чем при работе двигателей на нефтяном топливе;

использование природного газа в качестве моторного топлива позволяет повысить срок эксплуатации транспортных средств и снизить затраты на их техническое обслуживание. В результате эксплуатации газомоторных транспортных средств специалистами ОАО «КАМАЗ» и ООО «РариТЭК» были выявлены следующие их преимущества:

- увеличение ресурса эксплуатации двигателя на 30 – 40 процентов;

- отсутствие детонации при работе двигателя;

- уменьшение шума на 7 – 9 децибел;

- увеличение межремонтного пробега двигателя в 1,3 – 1,5 раза;

- увеличение срока службы моторного масла в 1,5 – 2 раза;

- увеличение в 1,5 – 2 раза срока службы свечей зажигания;

- увеличение срока службы цилиндропоршневой группы двигателя в 1,5 – 2 раза.

Кроме того, к важному преимуществу природного газа (в отличие от дизельного топлива и СУГ) относится возможность его использования при низких температурах, что позволяет эксплуатировать автотранспортные средства, использующие природный газ в качестве моторного топлива, в условиях холодного климата северных регионов Российской Федерации.

По данным Росстата парк автотранспортных средств, имеющих техническую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, составил в 2015 году 141 474 ед. (0,3 % от общей численности парка автотранспортных средств в Российской Федерации), из которых 141 470 ед. использовали компримированный природный газ (КПГ) и 4 ед. – сжиженный природный газ (СПГ).

В 2015 году в России было продано 3,2 тыс. газомоторных автотранспортных средств и около 5 тыс. ед. было переоборудовано для использования этого топлива.

Компримированный (сжатый) природный газ в качестве моторного топлива используют в основном городские и пригородные автобусы, грузовые малотоннажные автомобили и легковые автомобили, которые имеют незначительный радиус обслуживания и возможность дозаправки в течение рабочего дня на автомобильных газонаполнительных компрессорных станциях (АГНКС).

Для заправки автотранспортных средств газомоторным топливом на территории Российской Федерации на конец 2015 года функционировало 366 автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (рассчитано как сумма численности АГНКС, расположенных на сети автомобильных дорог общего пользования и учтенных в государственной статистике (283 ед. в 2015 г.), и численности АГНКС, расположенных на территории автотранспортных, промышленных и др. предприятий (83 ед. в 2015 г. в соответствии с данными коммерческих организаций) и 27 КриоАЗС. Большая часть из них находится в собственности ООО «Газпром газомоторное топливо» и других организаций, входящих в Группу компаний «Газпром». Наибольшее количество АГНКС расположено в Волгоградской, Воронежской, Кемеровской, Оренбургской, Ростовской, Самарской, Саратовской, Свердловской и Челябинской областях, Республиках Крым, Башкортостан и Татарстан, Краснодарском, Пермском и Ставропольском краях, Ханты-Мансийском автономном округе.

Кроме этого, в 57 субъектах Российской Федерации на настоящий момент действуют 406 сервисных центров, занимающихся установкой и обслуживанием газобаллонного оборудования (большинство из них ориентировано на работу с оборудованием для сжиженного углеводородного газа).

Субъектами Российской Федерации утверждены и реализуются государственные программы по внедрению транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива. В настоящее время программы утверждены в следующих регионах: Республика Башкортостан, Республика Ингушетия, Республика Крым, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, ХМАО, Краснодарский край, Ставропольский край, Пермский край, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Калининградская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Оренбургская, Ростовская, Самарская, Саратовская, Свердловская, Челябинская области и города Москва и Санкт-Петербург.

В 2013 - 2014 годы ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» (ОАО «ГТЛК») подписало соглашения о сотрудничестве с ОАО «КАМАЗ» и ООО «Газпром газомоторное топливо», направленные на объединение усилий в расширении отечественного парка техники на газомоторном топливе.

 В рамках распоряжения Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. № 767-р ПАО «ГТЛК» запустило пилотную программу для поставки пассажирского автотранспорта на газомоторном топливе на льготных условиях. Для реализации программы использовались только собственные средства компании, которые позволили ПАО «ГТЛК» закупить 65 ед. автобусов на газомоторном топливе на сумму 459 млн. руб. для передачи в лизинг МУП «Челябинский автобусный транспорт» и МКП «Тулгорэлектротранс». Кроме этого, 20 ед. автобусов были переоборудованы на газомоторное топливо лизингополучателем МУП «Златоустовское автотранспортное предприятие».

По данным Минпромторга России и компаний-автопроизводителей в 2016 году в рамках программы субсидирования из федерального бюджета закупки техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, в регионах реализовано 1525 единиц автобусов и техники дорожно-коммунальных служб, использующих газомоторное топливо (1146 и 379 соответственно), освоено более 2,8 млрд. рублей субсидий. По данным компаний, в 2016 году введено в эксплуатацию 44 новых объекта газозаправочной инфраструктуры. Фактический объем реализации компримированного природного газа в 2016 году составил 535 млн. куб. м (109% к уровню 2015 г.).

В соответствии с Правилами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 12 июля 2016 г. № 667 в 2016 году предоставлялись субсидии из федерального бюджета автопроизводителям на возмещение выпадающих доходов при предоставлении скидки покупателям на технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива.

Несмотря на принимаемые меры, учитывая общественную значимость перевода автомобильного транспорта на использование более дешевого и экологичного природного газа в качестве моторного топлива для снижения себестоимости перевозок и уменьшения негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду, темпы его внедрения являются недостаточными.

Существенными факторами, оказывающими негативное влияние на темпы перевода автомобильного транспорта на природный газ, являются:

 недостаточная согласованность развития парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по производству газомоторного топлива и газозаправочной инфраструктуры;

наличие пробелов в нормативно-законодательной базе, в том числе в части создания эффективных стимулов для автоперевозчиков перехода на использование автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

ограниченные инвестиционные возможности городского пассажирского автотранспорта.

Подпрограмма «Автомобильный транспорт» представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и мер государственного регулирования, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности как частных инвесторов, так и муниципалитетов, ростом цен на газомоторное топливо;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативных правовых и методических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания газомоторной техники и стимулирование производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Темпы перехода автотранспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива будут во многом определяться:

стоимостью КПГ и СПГ по сравнению с традиционными видами топлива;

номенклатурой, объемами производства и ценой автотранспортных средств, использующих КПГ и СПГ в качестве моторного топлива;

темпами строительства объектов газозаправочной инфраструктуры и создания сервисных центров в регионах Российской Федерации;

эффективностью мер государственного стимулирования перехода автомобильного транспорта на использование КПГ и СПГ.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Важнейшим приоритетом государственной транспортной политики Российской Федерации, определенной в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Энергетической стратегии России на период до 2030 года, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, других отраслевых стратегиях и концепциях, является переход к модели экологически устойчивого развития, позволяющей обеспечить в долгосрочной перспективе снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду и здоровье человека при эффективном использовании природного капитала страны.

Одной из приоритетных задач снижения негативного влияния автомобильного транспорта на окружающую среду является поэтапный переход транспортных средств на потребление природного газа в качестве моторного топлива, что позволит повысить эффективность использования топливно-энергетических ресурсов Российской Федерации, снизить транспортные издержки и повысить энергоэффективность транспортной системы страны.

Правительством Российской Федерации поставлена цель доведения к 2020 году в субъектах Российской Федерации уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на общественном автомобильном транспорте и транспорте дорожно-коммунальных служб:

в городах с численностью населения более 1000 тыс. человек - до 50% общего количества единиц техники;

в городах с численностью населения более 300 тыс. человек - до 30 % общего количества единиц техники;

в городах и населенных пунктах с численностью населения более 100 тыс. человек - до 10 % общего количества единиц техники.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом текущего состояния внедрения газомоторной техники на автомобильном транспорте определены цели и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте для снижения себестоимости перевозок и уменьшения негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

обеспечение поэтапного перехода автотранспортных средств на использование природного газа в качестве моторного топлива;

синхронизированное развитие парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по его производству, газозаправочной и сервисной инфраструктуры;

стимулирование исследований по разработке и производству двигателей и автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Реализация мероприятий подпрограммы позволит увеличить объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте в 2,8 раза к уровню 2015 года и уменьшить негативное воздействие автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения в субъектах Российской Федерации, в том числе объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива – до 1242,8 млн. куб. м., сжиженного природного газа – до 162 млн. куб. метров.

Количество автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива, увеличится в 2,5 раза к уровню 2015 года, а использующих сжиженный природный газ достигнет 4 тысяч, что обеспечит снижение себестоимости автомобильных перевозок и повышение их эффективности.

Рост числа автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, потребует модернизации производственно-технической базы. Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций увеличится в 3,3 раза по отношению к уровню 2015 года, количество криогенных автозаправочных станций составит 134 единицы, в том числе 83 стационарных и 51 передвижных.

Подпрограмма реализуется в 2018 - 2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая мероприятия по государственной поддержке увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, по развитию сети газозаправочной инфраструктуры и сервисной инфраструктуры, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте.

Основное мероприятие «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» включает:

субсидирование производителей автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на переоборудование автотранспортных средств для работы на природном газе;

выделение ассигнований из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «ГТЛК» для реализации программы некоммерческого лизинга автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Подпрограмма предусматривает закупку только техники, произведенной на территории Российской Федерации, что позволит поддержать российские машиностроительные предприятия и стимулировать спрос на отечественную технику.

К основным российским производителям газомоторной техники относятся ПАО «КАМАЗ», ООО УК «Группа ГАЗ», ООО «Волгобас», ООО «ИВЕКО-АМТ».

ПАО «ГТЛК», с учетом опыта реализации пилотной программы, предлагает в настоящее время комплексную программу некоммерческого лизинга техники на газомоторном топливе, которая придаст дополнительный импульс решению государственной задачи по стимулированию спроса на технику, работающую на газомоторном топливе, и модернизации парка пассажирских и дорожно-коммунальных предприятий экологичной и эффективной отечественной техникой.

Механизм некоммерческой программы лизинга заключается в передаче в лизинг техники, работающей на газомоторном топливе, на льготных для лизингополучателя условиях, включающих в себя: авансовый платеж - 0%, срок лизинга до 5 лет, эффективная ставка по договору лизинга предлагается ниже ставки рефинансирования ЦБ РФ - 7,9 процента.

Министерством транспорта Российской Федерации совместно с ПАО «ГТЛК» разработана программа некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, работающего на газомоторном топливе, на территории Республики Крым, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2014 г. № 2788-р (включена в федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»). Срок действия программы: 2015 - 2019 годы.

Основное мероприятие «Развитие сети газозаправочной инфраструктуры для автотранспортных средств» реализуется путем субсидирования процентных ставок по кредитам для инвесторов, осуществляющих строительство газомоторной инфраструктуры и производство комплектующего оборудования для автомобильных газонаполнительных компрессорных станций и для транспорта использующего природный газ в качестве моторного топлива.

Строительство автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) осуществляется преимущественно в городах, где сконцентрирован парк автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ (автобусы, таксомоторный транспорт, дорожная и коммунальная техника).

Строительство КриоАЗС для заправки грузовых автомобилей и автобусов сжиженным природным газом планируется, в первую очередь, на сети автомобильных дорог федерального значения, которые находятся в ведении Федерального дорожного агентства или в доверительном управлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги». КриоАЗС будут построены на основных направлениях международных транспортных коридоров, по которым следуют наибольшие транспортные потоки.

В рамках основного мероприятия «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере автомобильного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива» предусматривается строительство новых и реконструкция существующих сервисных центров (аттестованных производителями газомоторной техники).

В рамках основного мероприятия «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте» будут разрабатываться требования к процессам производства, хранения, учета и использования природного газа в качестве моторного топлива на автотранспорте, обслуживанию и эксплуатации транспортных средств использующих природный газ в качестве моторного топлива, к газобаллонному оборудованию.

В том числе предусматривается разработка научно обоснованного прогноза развития парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, потребности в производстве компримированного природного газа и сжиженного природного газа для автотранспорта, разработка системы мер для стимулирования перехода автомобильного транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива, разработка программы развития газотранспортной инфраструктуры для автомобильного транспорта в Российской Федерации.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К финансово-экономическим мерам государственного регулирования, предусмотренным в рамках подпрограммы, относятся:

 субсидирование производителей автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на переоборудование автотранспортных средств для работы на природном газе;

выделение ассигнований из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

субсидирование процентных ставок по кредитам для инвесторов, осуществляющих строительство газомоторной инфраструктуры и производство комплектующего оборудования для автомобильных газонаполнительных компрессорных станций и для транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива;

предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на приобретение автотранспортных средств, использующих в качестве моторного топлива природный газ, в том числе битопливных.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Участие субъектов Российской федерации в реализации подпрограммы предусматривает софинансирование основного мероприятия «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива», основного мероприятия «Развитие сети газозаправочной инфраструктуры для автотранспортных средств» и основного мероприятия «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере автомобильного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива».

В реализации указанных мероприятий планируется участие следующих субъектов Российской Федерации: Республика Башкортостан, Республика Ингушетия, Республика Крым, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Краснодарский край, Воронежская область, Калининградская область, Ленинградская область, Московская область, Нижегородская область, Оренбургская область, Ростовская область, Самарская область, Свердловская область, Ставропольский край, Челябинская область, г. Москва, г. Санкт-Петербург, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Общий объем финансирования по подпрограмме «Автомобильный транспорт» предусмотрен в размере 590620406,0 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 81000613,2 тыс. рублей,

из средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 17500000,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 492119792,8 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» на субсидирование производителей автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на переоборудование автотранспортных средств для работы на природном газе, а также на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Развитие сети газозаправочной инфраструктуры для автотранспортных средств» на субсидирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, связанных с осуществлением мероприятий по оказанию содействия муниципальным образованиям, расположенным на территории указанных субъектов Российской Федерации, и (или) организациям, осуществляющим свою деятельность на территории указанных субъектов Российской Федерации, в целях развития сети автозаправочных станций, осуществляющих заправку транспортных средств природным газом;

по основному мероприятию «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере газомоторного автотранспорта» на разработку требований к сервисной инфраструктуре по обслуживанию и ремонту автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива;

научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, предусматривающих разработку требований к процессам производства, хранения, учета и использования ГМТ на автотранспорте, к хранению, обслуживанию и эксплуатации автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, к газобаллонному оборудованию;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, предусматривающих разработку требований к процессам производства, хранения, учета и использования газомоторного топлива на автотранспорте, к обслуживанию и эксплуатации автотранспорта использующего природный газ в качестве моторного топлива, к газобаллонному оборудованию.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации направляются на расширение парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, путем предоставления субсидий на приобретение новых и модернизацию действующих автотранспортных средств, информационное обеспечение перевода автотранспортных средств на природный газ и организацию подготовки кадров в области использования ГМТ.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлена в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

**Подпрограмма 2 «Железнодорожный транспорт»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных,

финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

Железнодорожный транспорт сохраняет за собой лидирующие позиции на рынке грузовых перевозок в России, около 45% общего грузооборота и 46% коммерческого грузооборота приходится на долю магистрального железнодорожного транспорта. Железные дороги играют решающую роль в осуществлении перевозок важнейших грузов, обеспечивающих функционирование экономики. В то же время, скорость железнодорожных перевозок и пропускная способность железнодорожных линий по ряду направлений не отвечают современным требованиям и служат ограничителем для развития регионов, эффективного освоения природных ресурсов.

Одним из направлений решения указанных проблем является использование тягового подвижного состава нового типа.

В настоящее время по заказу ОАО «РЖД» разработаны магистральные локомотивы, использующие сжиженный природный газ, – газотурбовозы, и маневровые локомотивы, использующие сжиженный природный газ, - газотепловозы. ОАО «РЖД» совместно с ООО «Газпром газомоторное топливо» и ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург» реализует пилотный проект по внедрению магистральных и маневровых локомотивов, использующих сжиженный природный газ, на Свердловской и Северной железных дорогах.

На 2015-2017 годы программой приобретения тягового подвижного состава ОАО «РЖД» предусмотрена закупка двух газотурбовозов серии ГТ1h и одного газопоршневого маневренного локомотива серии ТЭМ 19.

На полигоне Свердловской железной дороги эксплуатируются газотурбовозы ГТ1h и маневровый тепловоз с газопоршневым двигателем ТЭМ19. Газотурбовоз осуществляет вождение составов весом свыше 6 тысяч тонн. Эксплуатация таких локомотивов большой мощности, использующих сжиженный природный газ, позволяет увеличить пропускную способность участков железнодорожной сети за счет формирования поездов повышенного веса и длины, снизить затраты на приобретение топлива, а также уменьшить выбросы вредных веществ в атмосферу.

Первоочередные работы по переходу на газомоторное топливо ведутся на участке Сургут – Войновка Свердловской железной дороги. В дальнейшем магистральные газотурбовозы предусматривается задействовать на участках Сургут – Новый Уренгой, Сургут – Нижневартовск и Сургут – Войновка с поездами весовой нормы 9000 тонн с дислокацией в эксплуатационном локомотивном депо Сургут.

В настоящее время доля грузов, перевозимых тяжеловесными поездами, составляет 5% от общего объема перевозок ОАО «РЖД». Прогнозируется, что к 2030 году доля грузов, перевозимых тяжеловесными поездами, может составить 10 - 15% при соответствующем развитии железнодорожной инфраструктуры. Работу тяжеловесных поездов должны обеспечивать локомотивы повышенной мощности, а оставшиеся 85% от общего объема перевозок - локомотивы средней мощности. Использование мощных локомотивов для проводок поездов стандартных норм весов является неэффективным. Это означает, что соотношение емкости рынка для газовых магистральных локомотивов средней и высокой мощности должно быть 85% к 15%. Поэтому для обеспечения устойчивого спроса на магистральные локомотивы, использующие сжиженный природный газ, необходимо организовать производство газотурбовозов не только высокой, но и средней мощности, которые необходимы для большей части грузовых перевозок ОАО «РЖД», осуществляемых нетяжеловесными поездами.

Расчетный срок службы газотурбовоза составляет 40 лет. При этом потребность в ремонте у газотурбовоза ниже благодаря меньшему загрязнению движущихся частей в сравнении с дизельными двигателями. Это даёт возможность повысить коэффициент технической готовности локомотива. Таким образом, стоимость жизненного цикла газотурбовоза ниже по сравнению с тепловозом за счет меньших затрат на топливо, обслуживание и ремонт.

Газовозы являются более экологичным видом тягового подвижного состава по сравнению с тепловозами. Испытания ГТ1h показали пятикратный запас по выбросам относительно действующих требований к дизельным двигателям.

Внедрение газотурбовозов и газотеплово­зов позволит решить задачи создания мощных автономных локомотивов, способных вести тяжеловесные поезда, уменьшения эксплуатационных затрат на пере­возки, роста пропуск­ной и провозной способности железных дорог и снижения негативного влияния выбросов от тягового подвижного состава на состояние окружающей среды.

Применение газотурбовозов высокой мощности планируется на неэлектрифицированных участках сети железных дорог, характеризующихся высокой нагрузкой. Протяженность неэлектрифицированных участков железных дорог общего пользования в Российской Федерации составляет в настоящее время 41,9 тыс. км (49% от общей протяженности железных дорог общего пользования). Наибольшей загрузкой характеризуются железнодорожные линии на подходах к морским портам Балтийского моря в Ленинградской области, на Байкало-Амурской магистрали на подходах к портам Хабаровского края, на Урале и в регионах Поволжья.

Пока что в России отсутствуют разработки по переводу магистральных локомотивов средней мощности и пассажирских тепловозов на использование сжиженного природного газа, хотя эти два сегмента тяговой техники также могут использовать природный газ и обеспечивать снижение затрат на топливо и уменьшение выбросов вредных веществ в окружающую среду. Более емким и привлекательным сегментом для газификации является парк магистральных локомотивов средней мощности, который имеет значительную потенциальную емкость потребления сжиженного природного газа и отличается высокой доходностью перевозок. В пассажирском сегменте эти возможности значительно ниже, при этом накладываются дополнительные требования по безопасности перевозок. Для охвата дополнительных сегментов потребуется разработка отечественного газового двигателя средней мощности.

Актуальным является переход на использование газомоторного топлива и для предприятий промышленного железнодорожного транспорта (ППЖТ), в задачи которых входит транспортировка промышленных грузов по путям необщего пользования. Как правило, основной тип локомотивов ППЖТ — тепловозы. На ряде ППЖТ угольных разрезов и карьеров используются также и электровозы. В настоящее время парк локомотивов ППЖТ имеет износ около 80% и нуждается в замене. Для предприятий промышленного железнодорожного транспорта, помимо использования гибридных локомотивов, магистральных и маневровых газотепловозов и газотурбинных локомотивов. Разработка и организация серийного производства в Российской Федерации магистральных и маневровых газотепловозов, газотурбинных локомо­тивов позволит повысить производительность ППЖТ и снизить нагрузку на окружающую среду.

В настоящее время переход на использование газомоторного топлива на железнодорожном транспорте сдерживается из-за отсутствия инфраструктуры газообеспечения и газозаправки локомотивов.

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и мер государственного регулирования, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и инвестиционной активности ОАО «РЖД» и других инвесторов;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативно-правовых и технических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания техники использующей природный газ в качестве моторного топлива и стимулирования производства транспортных средств, использующих газомоторное топливо.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере железнодорожного транспорта направлена на создание условий для решения задач модернизации экономики и общественных отношений, обеспечения конституционных прав граждан и высвобождения ресурсов для личностного развития и определена в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (распоряжение Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р), Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года №1032-р.) и Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года (в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р).

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом текущего состояния внедрения газомоторной техники на железнодорожном транспорте определены цели и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте для повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

создание условий для использования сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на тяговом подвижном составе железнодорожного транспорта;

синхронизированное развитие парка газотурбовозов и газотепловозов, мощностей по производству сжиженного природного газа для железнодорожного транспорта, газотранспортной инфраструктуры и инфраструктуры технического обслуживания и ремонта локомотивов, работающих на сжиженном природном газе;

стимулирование исследований по разработке и производству тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ.

Результатом реализации подпрограммы будет уменьшение негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду и повышение качества жизни населения, снижение себестоимости железнодорожных перевозок и повышение их эффективности за счет внедрения новых технологий эксплуатации подвижного состава

Использование газотурбовозов с высокими тяговыми характеристиками позволит решить несколько задач:

организовать движение тяжеловесных поездов на неэлектрифицированных участках сети и обеспечить возрастающие объемы перевозок грузов при снижении потребности в локомотивах и в локомотивных бригадах;

увеличить провозную и пропускную способности железных дорог на имеющейся путевой инфраструктуре;

уменьшить эксплуатационные затраты на транспортировку грузов за счет использования сжиженного природного газа вместо дизельного топлива;

снизить негативное влияние железнодорожного транспорта на состояние окружающей среды за счет уменьшения выбросов от локомотивов при использовании сжиженного природного газа.

Реализация мероприятий подпрограммы позволит довести численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива, до 12 единиц, обеспечить синхронизированное развитие парка тягового подвижного состава, мощностей по производству газомоторного топлива, газотранспортной и сервисной инфраструктуры (количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных составит 3 единицы).

Подпрограмма реализуется в 2018-2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая мероприятия по государственной поддержке увеличения численности тягового подвижного состава, работающего на газомоторном топливе, по созданию инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом, научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте.

Основное мероприятие «Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе» предусматривает:

ассигнования из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ОАО «РЖД» для приобретения локомотивов, работающих на газомоторном топливе;

ассигнования из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «ГТЛК» для реализации программы некоммерческого лизинга локомотивов, работающих на газомоторном топливе;

субсидии российским производителям на компенсацию части затрат, связанных с созданием и производством газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, локомотивов, использующих газомоторное топливо.

К основным российским производителям газомоторной техники относятся ОАО «Синара – Транспортные машины», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод», ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод», ОАО «Коломенский завод» (ЗАО «Трансмашхолдинг», ПАО «Криогенмаш», АО «Уралкриомаш».

Основное мероприятие «Создание инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом» включает реализацию на условиях государственно-частного партнерства следующих проектов:

 развитие экипировочных пунктов для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом;

выполнение проектных работ и строительство комплекса по производству сжиженного природного газа;

проектирование и строительство криогенных трубопроводов для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты;

приобретение криогенных цистерн или контейнеров для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты.

Строительство экипировочных пунктов для заправки магистральных и маневровых

локомотивов сжиженным природным газом планируется на Свердловской и Северной железных дорогах.

Основное мероприятие «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте» предусматривает софинансирование из федерального бюджета научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на стимулирование производства тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ, развитие производственно-сбытовой инфраструктуры газомоторного топлива, включая следующие направления:

разработка мощностного ряда маневровых и промышленных тепловозов с газопоршневыми двигателями в диапазоне мощностей 400-1000 кВт;

разработка типового мощностного ряда магистральных газотепловозов;

разработка и освоение производства с учетом работ по
импортозамещению мощностного ряда среднеоборотных газопоршневых
двигателей в диапазоне мощностей 400... 1000 кВт, соответствующих условиям
работы на железнодорожном транспорте и имеющих максимальный
коэффициент полезного действия в широком диапазоне регулирования частоты
вращения, а также пониженный расход газа в режиме холостого хода;

разработка мощностного ряда специализированных высокооборотных и
среднеоборотных электрических машин для газотурбинных и газопоршневых
локомотивов;

разработка и освоение производства отечественного комплектующего
оборудования транспортного исполнения для магистральных грузовых
газотурбовозов и газопоршневых маневровых тепловозов, включая семейство
криогенной запорно-регулирующей арматуры транспортного исполнения,
программно-аппаратные средства систем управления и диагностики
газотурбинных двигателей, высокооборотные подшипники скольжения с
повышенной несущей способностью, криогенный насос транспортного
исполнения с широким диапазоном регулирования производительности;

разработка и постановка на производство криогенных емкостей
газотурбовозов (масса сжиженного природного газа 20 т) и газопоршневых маневровых тепловозов (масса сжиженного природного газа 5 т) для работы на сжиженном природном газе;

разработка и постановка на производство систем управления для
газопоршневых двигателей;

разработка и постановка на производство газотурбинной установки
мощностью 8300 кВт транспортного исполнения для магистральных
газотурбовозов;

разработка и организация производства криогенных емкостей для локомотивов,
работающих на сжиженном природном газе;

разработка и организация производства криогенного оборудования для
магистральных газотурбовозов и маневровых газотепловозов, работающих на
сжиженном природном газе;

Кроме этого, для полномасштабного использования сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте необходима разработка следующих стандартов:

 «Методы отбора проб сжиженного природного газа для проведения контроля
химического состава, теплотворной способности и наличия примесей»;

«Методы проведения испытаний сжиженного природного газа по
определению химического состава, теплотворной способности и наличия
примесей»;

«Требования к условиям хранения, транспортировки, отпуску и методам коммерческого учета сжиженного природного газа»;

«Требования к пожаро-взрывобезопасности при хранении, транспортировке, отпуске и заправке сжиженного природного газа»;

«Требования к системам (устройствам) для хранения, транспортировки,
заправки, присоединительной заправочной арматуре и трубопроводам для
сжиженного природного газа»;

«Требования к материалам, применяемым для изготовления узлов и деталей, работающих в среде сжиженного природного газа»;

«Требования к бортовым системам хранения сжиженного природного газа на транспортных средствах»;

«Требования к системам регазификации сжиженного природного газа»;

«Требования по пожаро-взрывобезопасности транспортных средств использующих сжиженный природный газ, как моторное топливо»;

«Требования по пожаро-взрывобезопасности к помещениям для заправки, отстоя и обслуживания транспортных средств, использующих сжиженный природный газ как моторное топливо»;

«Требования по защите окружающей среды при производстве,
транспортировании, хранении и использовании сжиженного природного газа».

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К финансово-экономическим мерам государственного регулирования, предусмотренным в рамках подпрограммы, относятся:

 ассигнования из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ОАО «РЖД» для приобретения локомотивов, работающих на газомоторном топливе;

ассигнования из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «ГТЛК» для реализации программы некоммерческого лизинга локомотивов, работающих на газомоторном топливе;

субсидии российским производителям на компенсацию части затрат, связанных с созданием и производством газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, локомотивов, использующих газомоторное топливо.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Также к мерам правового регулирования относится разработка и внедрение системы стандартов, сведения о которых приведены выше в разделе 3.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Участие субъектов Российской Федерации в реализации подпрограммы не предусматривается.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

Учитывая экологичность и экономичность использования газовых технологий для тяговых нужд на железнодорожном транспорте, переход на газомоторное топливо рассматривается как одно из приоритетных направлений деятельности ОАО «РЖД».

Приоритеты перехода железнодорожного транспорта на газомоторное топливо определены в Комплексной программе инновационного развития холдинга «Российские железные дороги» на период 2016 - 2020 годов, Программе внедрения тягового подвижного состава, работающего на СПГ, на полигоне Свердловской железной дороги на период 2015-2025 годов, Энергетической стратегии холдинга «Российские железные дороги» на период до 2016 года и на перспективу до 2030 года».

В «Энергетической стратегии ОАО «РЖД» поставлена задача – обеспечить 25 - 30% замещения дизельного топлива природным газом к 2030 году.

В перспективе предусматривается перевод тягового подвижного состава ряда полигонов железных дорог, расположенных в газодобывающих регионах, на газомоторное топливо. К первоочередным полигонам газификации средств автономной тяги, с учетом их расположения в газодобывающих регионах и наличия в этих регионах сети газопроводов, относятся Свердловская и Северная железные дороги. Они могут рассматриваться в качестве пилотных регионов для реализации государственной программы внедрения газомоторной техники на железнодорожном транспорте.

На Свердловской железной дороге наибольший спрос на сжиженный природный газ прогнозируется на участке Войновка – Сургут – Каротчаево. В дальнейшем планируется полигон эксплуатации газовой техники расширить за счет строительства магистрали «Северный широтный ход».

Магистраль «Северный широтный ход» - проектируемая железная дорога протяженностью 707 км по маршруту станция Обская - Салехард - Надым - Коротчаево. Северный широтный ход соединит станцию Обская Северной железной дороги со станцией Коротчаево Свердловской железной дороги. Далее планируется строительство продолжения железнодорожной линии Обская - Бованенково - Карская до порта Сабетта на Карском море, который станет важным элементом Северного морского пути. Рядом с портом Сабетта  строится завод по производству сжиженного природного газа, который будет экспортироваться в зарубежные страны.

Северный широтный ход обеспечит полуострову Ямалу постоянную связь с сетью железных дорог общего пользования, соединив Северную и Свердловскую железные дороги. После завершения строительства участка Обская - Сабетта Северный широтный ход соединит транспортные системы Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов с Уралом и Европейской частью России. В перспективе планируется продолжить магистраль от Коротчаево на восток до Красноярского края по маршруту: Коротчаево - Русское (Южно-Русское нефтегазовое месторождение) - Ермаково – Игарка.

Многим регионам России магистраль по маршруту Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой – Коротчаево через новый морской порт Сабетта откроет выход к Северному морскому пути. В настоящее время завершено проектирование железнодорожной линии Бованенково – Сабетта, которая является последним звеном Арктического транспортного коридора. Предлагаемая схема перспективного тягового обслуживания рассматриваемых участков Свердловской и Северной железной дороги, Северного широтного хода и линии Обская – Бованенково – Карская – Сабетта должна включать в себя не только магистральные газотурбовозы и маневровые газотепловозы, но магистральные газотепловозы в виде типового мощностного ряда, соответствующего весовым характеристикам формируемых поездов и условиям движения на названных полигонах. Эксплуатация тягового подвижного состава, использующего сжиженный природный газ, на полигонах Свердловской и Северной железных дорог позволит существенно повысить эффективность железнодорожных перевозок и будет способствовать реализации государственной Стратегии развития Арктической зоны Российской Федерации.

Для организации регулярного обращения на предполагаемом полигоне грузовых поездов массой 9000 тонн необходимо рассмотреть возможность реализации мероприятий по развитию станционной инфраструктуры в части удлинения приемо-отправочных путей до 1500 м.

Вариант развития при условии строительства новой линии Салехард – Надым предусматривает дислокацию газотурбовозов в перспективном эксплуатационном локомотивном депо Обская и существующем локомотивном депо Сургут.

Газотурбовозами предусматривается обслуживание грузовых поездов массой 6000 тонн на плечах Обская – Печора – Сосногорск, Обская – Салехард – Надым – Новый Уренгой и грузовых поездов массой 9000 тонн – на плечах Сургут – Новый Уренгой, Сургут – Нижневартовск и Сургут – Войновка.

Кроме ОАО «РЖД» в реализации подпрограммы примут участие ведущие производители газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составляют за 2018 - 2022 годы 44 014 098,8 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 41471232,4 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 2542866,4 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируются направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности тягового подвижного состава, работающего на газомоторном топливе» на взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» для приобретения локомотивов, работающих на газомоторном топливе, увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга локомотивов, работающих на газомоторном топливе, а также субсидии российским производителям на компенсацию части затрат, связанных с созданием и производством газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, тягового подвижного состава, локомобилей и локомотивов, использующих газомоторное топливо;

по основному мероприятию «Создание инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом (СПГ)» на реализацию на условиях государственно-частного партнерства следующих проектов:

 развитие экипировочных пунктов для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом;

выполнение проектных работ и строительство комплекса по производству сжиженного природного газа;

проектирование и строительство криогенных трубопроводов для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты,

приобретение криогенных цистерн или контейнеров для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте» на софинансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на стимулирование производства тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ, развитие производственно-сбытовой инфраструктуры газомоторного топлива.

Кроме ОАО «РЖД» в реализации подпрограммы примут участие ведущие производители газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлена в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

**Подпрограмма 3 «Морской и речной транспорт»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных, финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

Введение норм по контролю выбросов окислов азота (NECA) и серы (SECA) и создание особых районов морских акваторий, где осуществляется контроль этих выбросов, стимулируют переход морского транспорта на использование сжиженного природного газа.

К зонам контроля выбросов в настоящее время относятся район Балтийского моря (правило 1.11.2 Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78), район Северного моря (правило 1.14.6 Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78), а также Североамериканский район и район Карибского моря США.

С 1 января 2015 года в зонах особого контроля за выбросами (SulphurEmissionControlAreas - SECA) вступило в силу требование о том, что содержание серы в судовом топливе не должно превышать 0,1 процента.

Газомоторное топливо позволяет полностью исключить выброс окислов серы и твёрдых частиц, снизить на 90% выбросы окислов азота и уменьшить выбросы СО2 на 30 процентов. Однако в настоящее время для морской индустрии отсутствуют международные стандарты для сжиженного природного газа, а также процедуры бункеровки, отбора и анализа проб сжиженного природного газа.

В силу специфики морских перевозок необходимо учитывать при использовании газа в качестве судового топлива длительную работу в оторванности от бункеровочных баз и необходимость в значительном запасе газа на борту судна. Решить данную проблему позволяет использование сжиженного природного газа, что предполагает наличие на борту судна емкостей для хранения сжиженного природного газа. Главная трудность – сравнительно большое пространство для размещения криогенных емкостей для сжиженного природного газа.

В первую очередь сжиженный природный газ в качестве топлива используют танкеры-газовозы, где испаряющийся газ из грузовых танков направляется в систему топливоподготовки и сжигается в судовых котлах или в двухтопливных дизельных двигателях.

В настоящее время в мировом флоте эксплуатируются 38 судов, не являющихся газовозами и использующих газомоторное топливо для главных двигателей (автомобильно-пассажирские паромы (20 ед.), суда обеспечения буровых платформ (12 ед.), химовозы (1 ед.), ролкеры (1 ед.), сухогрузы (1 ед.), патрульные суда (3 ед.). Заказано еще 30 судов, которые смогут использовать газомоторное топливо.

Необходимо отметить, что переоборудование существующих морских судов, срок службы которых ограничивается 20 годами, на сжиженный природный газ является экономически нецелесообразным, так как требует значительных капиталовложений (порядка 300 миллионов рублей на одно судно).

ЗАО «ЦНИИМФ» разработана общая концепция технических решений газотопливных систем судов, использующих сжиженный природный газ в качестве моторного топлива. Концепция содержит технические решения по следующим объектам: тип энергетической установки, тип и размещение цистерн хранения сжиженного природного газа, способ обеспечения взрывобезопасности машинного отделения, система бункеровки сжиженного природного газа.

Первый в мире танкер-газовоз ледового класса Christophe de Margerie для проекта «Ямал СПГ» начнет ходовые испытания 4 февраля 2017 года. Танкер сможет проходить через ледовые поля толщиной до 2,1 метра и работать при температуре до –52 ºС. Всего для проекта «Ямал СПГ» планируется построить 15 судов такого класса.

В настоящее время принято решение о строительстве парома на сжиженном природном газе для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск.

1 января 2017 г. вступил в силу Международный кодекс по безопасности для судов, использующих газы или иные виды топлива с низкой температурой вспышки, который был принят 11 июня 2015 резолюцией Международной морской организации (MSC.391(95)), при вступлении в силу соответствующих поправок (к главам II-1, II-2 и к Дополнению к Приложению) к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС) (приняты резолюцией MSC.392(95)).

Кодекс включает правила, выполнение которых отвечает требованиям к природному газу как топливу. Правила для других видов топлива с низкой температурой вспышки предполагается включать в Кодекс по мере их разработки ИМО.

Целесообразность использования газомоторного топлива на речных судах различного назначения определяется его лучшими экологическими характеристиками, меньшей стоимостью и пониженным износом двигателей по сравнению с традиционными видами топлива. Переход на газомоторное топливо позволит снизить себестоимость перевозок речным транспортом и повысить его конкурентоспособность по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом.

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и мер государственного регулирования, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве газомоторного топлива на морском и речном транспорте.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности инвесторов;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания газомоторной техники и стимулирования производства транспортных средств, использующих газомоторное топливо.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Государственная политика Российской Федерации в сфере водного транспорта определена в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями Российской Федерации, Стратегии развития внутреннего водного транспорта. Важным приоритетом государственной транспортной политики является повышение конкурентоспособности морского и внутреннего водного транспорта.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом перспектив внедрения газомоторного топлива на морском и внутреннем водном транспорте определены цели и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является стимулирование использования природного газа на морском и речном транспорте, повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

создание условий для использования природного газа для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте;

 развитие объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах и на внутренних водных путях;

стимулирование исследований по разработке и производству морских и речных судов, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок.

Реализация мероприятий подпрограммы обеспечит:

синхронизированное развитие морского флота, использующего природный газ для обеспечения работы энергетических установок, бункеровочной и сервисной инфраструктуры в морских портах;

синхронизированное развитие речного флота, использующего природный газ для обеспечения работы энергетических установок, газотранспортной и сервисной инфраструктуры на внутренних водных путях;

уменьшение негативного воздействия морского и речного транспорта на окружающую среду;

снижение себестоимости перевозок морским и речным транспортом;

доведение количества объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах до 3 единиц, на внутренних водных путях – до 3 единиц;

увеличение количества судов морского флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок, на 14 единиц, судов речного флота – на 6 единиц;

разработку линейки морских судов, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок, и развитие инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах Российской Федерации;

разработку линейки судов речного флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок, и развитие инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива на внутренних водных путях.

Подпрограмма реализуется в 2018 - 2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Для перехода морского транспорта на использование газомоторного топлива предусматривается обеспечение поэтапного перехода на использование сжиженного природного газа, синхронизированное развитие морского флота, использующего сжиженный природный газ, мощностей по производству сжиженного природного газа для морского транспорта, газотранспортной и сервисной инфраструктуры. Подпрограмма внедрения газомоторного топлива на морском транспорте предусматривает реализацию комплекса мероприятий, в первую очередь, в Балтийском бассейне.

В настоящее время в регионе Балтийского моря реализуется программа «СПГ в портах Балтийского моря», цель которой – разработка согласованного подхода к созданию инфраструктуры бункеровки судов сжиженным природным газом. Разработка данной программы была инициирована Организацией балтийских портов, она распространяется на порты Орхус, Хельсингборг, Хельсинки, Мальме-Копенгаген, Таллинн, Турку, Рига и Стокгольм. В каждом из перечисленных портов планируется развитие портовой инфраструктуры для заправки судов сжиженным природным газом.

На Чёрном море ПАО «Газпром» рассматривает возможность строительства завода по сжижению газа в порту Керчь, бункеровочная база может быть построена в районе порта Новороссийск. На Дальнем Востоке бункеровочный терминал сжиженного природного газа планируется построить во Владивостоке (проект «Владивостокский СПГ»).

Целесообразность использования газомоторного топлива на речных судах различного назначения определяется его лучшими экологическими характеристиками, меньшей стоимостью и пониженным износом двигателей по сравнению с традиционными видами топлива. Переход на газомоторное топливо позволит снизить себестоимость перевозок речным транспортом и повысить его конкурентоспособность по сравнению с автомобильным и железнодорожным транспортом. В настоящее время грузовых судов, использующих сжиженный природный газ, в речном флоте России нет.

Исследования показали, что наиболее высокая экономическая эффективность может быть достигнута при использовании сжиженного природного газа для быстроходных судов на подводных крыльях (типа «Метеор») и судами с воздушной каверной на днище (типа «Линда»).

В качестве пилотных регионов для внедрения газомоторного топлива на речном транспорте предлагаются Республика Татарстан, регионы работы Северо-Западного и Московского пароходств. В перечисленных регионах наблюдаются значительные пассажиропотоки на пригородных речных маршрутах, а также существенные грузопотоки преимущественно строительных и нефтяных грузов. В дальнейшем возможно расширение зоны пилотных регионов за счет подключения Волжского, Камского и Иртышского пароходств.

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая мероприятия по государственной поддержке увеличения численности морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе, по созданию инфраструктуры для бункеровки морских и речных судов, использующих газомоторное топливо, а также проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области внедрения газомоторного топлива на водном транспорте.

Основное мероприятие «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» включает:

предоставление преференций судоходным компаниям, использующим морские суда на сжиженном природном газе, при проведении конкурсных процедур на право получения государственных и муниципальных заказов;

предоставление субсидий на возмещение части затрат на переоборудование морских судов для работы на газомоторном топливе;

предоставление налоговых льгот на имущество, а также освобождение от налога на добавленную стоимость и таможенной пошлины на ввозимое судовое оборудование для судостроительных верфей и судовладельцев, участвующих в строительстве судов, использующих сжиженный природный газ;

реализация долгосрочной государственной политики в сфере ценообразования на СПГ (гарантия отсутствия резкого увеличения цен на СПГ в случае повсеместного перехода на данное топливо);

выделение ассигнований из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «ГТЛК» для реализации программы некоммерческого лизинга речных судов, работающих на газомоторном топливе.

Заказы на строительство морских и речных судов, использующих сжиженный природный газ, могут выполнить предприятия, входящие в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», ОАО «Адмиралтейские верфи» и т.д.), ОАО «Зеленодольский завод имени А.М.Горького», судостроительный завод «Звезда» и др.

Основное мероприятие «Создание инфраструктуры для бункеровки морских и речных судов, использующих газомоторное топливо» предусматривает строительство на условиях государственно-частного партнерства объектов газозаправочной инфраструктуры сжиженного природного газа для заправки морских и речных судов, предоставление мер государственной поддержки, в том числе, освобождение от налога на имущество организаций, владеющих береговыми и портовыми морскими технологическими комплексами, оборудованием для обеспечения отгрузки и хранения СПГ, а также судами портового и вспомогательного флота, использующими СПГ в качестве топлива.

Строительство бункеровочных баз планируется, в первую очередь, в морских портах Балтийского моря, так как Балтийский бассейн является зоной контроля выбросов окислов азота и окислов серы. Предусматривается строительство бункеровочных баз в районе морского порта Усть-Луга, в п. Горская и в районе порта Выборг Балтийского моря. Бункеровочные базы планируется построить также в поселке Сабетта на полуострове Ямал, в морском порту Владивосток на Дальнем Востоке и в морских портах Новороссийск и Керчь на Чёрном море.

Строительство бункеровочных баз для внутреннего водного транспорта планируется в речных портах Республики Татарстан, а также в регионах, которые обслуживают суда Северо-Западного и Московского пароходств.

В рамках основного мероприятия «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на водном транспорте» предусматривается:

определение приоритетных направлений использования газомоторного топлива на морском и внутреннем водном транспорте в Российской Федерации;

разработка раздела «О безопасной эксплуатации судов-негазовозов, использующих газомоторное топливо» технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта»;

разработка раздела «О безопасной эксплуатации судов-негазовозов, использующих газомоторное топливо» технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта»;

выполнение анализа возможных рисков применения на морских и речных судах Российской Федерации газомоторного топлива, разработка мероприятий по минимизации последствий этих рисков;

разработка мер государственной поддержки внедрения газомоторного топлива на морском и внутреннем водном транспорте;

оценка экономической эффективности использования сжиженного природного газа на морском и внутреннем водном транспорте в Российской Федерации.

Кроме того планируется выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию научной базы разработки линейки судов морского и речного флота, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок, разработка технических требований к морским судам и судам внутреннего и смешанного (река-море) плавания, и внесение этих требований в виде изменений и дополнений в соответствующие нормативные документы.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К финансово-экономическим мерам государственного регулирования, предусмотренным в рамках подпрограммы, относятся:

 предоставление преференций судоходным компаниям, использующим морские суда на сжиженном природном газе, при проведении конкурентных процедур на право получения государственных и муниципальных заказов;

предоставление субсидий на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам и займам на приобретение морских и речных судов, работающих на сжиженном природном газе;

предусмотрение налоговых льгот на имущество, а также освобождение от налога на добавленную стоимость и таможенной пошлины на ввозимое судовое оборудование для судостроительных верфей и судовладельцев, участвующих в строительстве судов, использующих сжиженный природный газ;

реализация долгосрочной государственной политики в сфере ценообразования на СПГ (гарантия отсутствия резкого увеличения цен на СПГ в случае повсеместного перехода на данное топливо);

выделение ассигнований из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга речных судов, работающих на газомоторном топливе.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Участие субъектов Российской федерации предусматривается в реализации основного мероприятия «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» в части софинансирования реализации программы некоммерческого лизинга речных судов, работающих на газомоторном топливе, планируется участие Республики Татарстан, а также регионов Северо-Западного и Центрального федеральных округов.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также судостроительных и транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Совкомфлот», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ» и другие.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составляют за 2018 - 2022 годы 94 678 450,8 тыс.рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 21269448,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 73409002,8 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируются направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» на субсидии на возмещение части затрат на переоборудование морских судов для работы на газомоторном топливе, на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга речных судов, работающих на газомоторном топливе;

по основному мероприятию «Создание инфраструктуры для бункеровки морских и речных судов, использующих газомоторное топливо» на субсидии юридическим лицам (за исключением государственных (муниципальных учреждений) на финансовое обеспечение затрат на создание и (или) реконструкцию объектов газозаправочной инфраструктуры сжиженного природного газа для бункеровки морских и речных судов;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на водном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку линейки морских судов, использующих СПГ, и развитие бункеровочной инфраструктуры СПГ в морских портах Российской Федерации и на внутренних водных путях, а также на выполнение работ по разработке требований к процессам бункеровки морских и речных судов, к эксплуатации, обслуживанию и хранению морских и речных судов, использующих газомоторное топливо.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также судостроительных и транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Совкомфлот», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ» и другие.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлена в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

**Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных,

финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

В Российской Федерации в Государственном реестре гражданских аэродромов и вертодромов в 2016 году зарегистрировано 254 аэродрома и 5 вертодромов. Работу аэродромов и вертодромов обеспечивает парк специальной техники, который имеет обширную номенклатуру.

На основании приказа от 25.09.2015 № 286 года об утверждении Федерального авиационного правила «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил» и приказа от 20.02.2003 № 19 «Сертификация наземной авиационной техники» наземную авиационную технику можно разделить на категории по своему целевому назначению:

- по обеспечению обслуживания пассажиров, багажа, грузов и почты;

- по техническому обслуживанию воздушных судов;

- по эксплуатационному содержанию и ремонту аэродромов;

- по авиатопливообеспечению.

К каждой из приведенных категорий относятся свои виды техники. По своей номенклатуре они составляют более 20 видов.

В крупных узловых аэропортах общий парк специальной техники достигает нескольких сотен единиц, а в крупнейших международных аэропортах страны – нескольких тысяч единиц. Например, совокупный парк специальной техники аэропорта «Домодедово» составляет почти 3000 единиц, а аэропорта «Пулково» - около 1000 единиц.

Значительная доля парка специальной техники аэропортов приходится на автотранспортные средства или специальную технику на их базе. К данной группе относятся машины сопровождения воздушных судов, перонные автобусы (низкопольные автобусы повышенной вместимости), топливозаправщики, пожарные автомобили, автомобили диагностики и прочая техника, выполненная на базе серийных автотранспортных средств. Суточный пробег специальной техники в крупных аэропортах составляет несколько сотен километров.

Другую группу составляет узкоспециализированная аэродромная техника - аэродромные тягачи, специальная снегоуборочная техника для взлетно-посадочных полос (плужно-щеточные и шнекороторные машины), машины для противообледенительной обработки воздушных судов (деайсеры), самоходные трапы и ленточные транспортеры, автолифты и прочая техника, использование которой осуществляется в пределах территории аэропорта.

Подавляющая часть аэродромной техники использует в качестве силовой установки двигатели внутреннего сгорания и потенциально может быть адаптирована для использования газомоторного топлива.

Перевод специальной аэродромной техники, предназначенной для обслуживания воздушных судов, взлетно-посадочных полос, перронов и стоянок, на использование газомоторного топлива позволит снизить расходы компаний-операторов аэропортов за счет сокращения затрат на  топливо, повысить эффективность их операционной деятельности и улучшить экологическое состояние в зоне аэропортов из-за снижения объемов вредных выбросов.

К основным факторам, сдерживающим переход аэродромной техники на использование газомоторного топлива, можно отнести следующие:

отсутствие промышленного производства аэродромной техники на газомоторном топливе;

необходимость доставки газомоторного топлива непосредственно на территорию аэродромов;

отсутствие подготовленных кадров для работы с газомоторной аэродромной техникой и ее обслуживания.

Авиация является одним из источников прямого воздействия на атмосферу. Количество веществ в выхлопных газах двигателей летательных аппаратов в 40 – 50 раз меньше, чем от наземных источников. Однако вследствие того, что эта эмиссия происходит в слоях атмосферы, особенно чувствительных к различным возмущениям – в тропосфере и стратосфере, вопрос о влиянии все увеличивающегося количества летательных аппаратов на атмосферные процессы приобретает в последнее время все большее значение.

Россия является единственной страной, обладающей авиационной газотопливной технологией и поднявшей в небо на ее основе летательные аппараты. Первые  экспериментальные воздушные суда на газомоторном топливе испытывались еще в 1987 - 1988 годах (модификация вертолета Ми–8ТГ на топливе пропан–бутанового ряда - в 1987 г., самолета Ту–154 ЛЛ (Ту–155) на метане и водороде – в 1988 г.). Целью проводившихся работ были поиски альтернативного топлива для снижения стоимости авиаперевозок.

 В настоящее время институтами и организациями авиационной промышленности проведен достаточно большой объём научно-технических исследований, связанных с использованием газомоторного топлива (ГМТ) на авиационном транспорте, включая создание экспериментальных вертолета Ми-8ТГ на авиационном сконденсированном топливе – АСКТ (ТУ 39-1547- 91) и самолета Ту-155 на сжиженном природном газе (СПГ), которые позволяют решать практические вопросы внедрения газомоторной техники на существующих и перспективных воздушных судах. Таким образом, внедрение газомоторных топлив на региональных и малых воздушных судах, как с газотурбинными, так и с поршневыми двигателями открывает новое прорывное газотопливное направление в развитии авиации и позволит улучшить технические и эксплуатационные показатели авиационной и другой отечественной техники.

Поэтапное внедрение газомоторных топлив (АСКТ и затем СПГ) на воздушных судах гражданской авиации является наиболее рациональным решением, обеспечивающим минимизацию затрат при реализации. Модификация существующих вертолетов и самолетов региональной и малой авиации в двухтопливный вариант может быть выполнена любым авиастроительным или авиаремонтным предприятием.

Несмотря на то, что перевод вертолетов и самолетов на газ несет стране, особенно ее северным регионам, включая Арктику, значительные экономические и социальные выгоды, реализация проекта в среднесрочной перспективе не представляется возможной в первую очередь в силу организационной сложности, в том числе необходимости мобилизовать и скоординировать расходование значительных финансовых ресурсов. В то же время окончательное свертывание этих работ сделает невозможным перевод авиации на газомоторное топливо и в долгосрочной перспективе. Газомоторное топливо может рассматриваться как альтернатива традиционному авиатопливу, в первую очередь, для региональных воздушных судов гражданской авиации.

Широкомасштабный перевод летательных аппаратов на газовое топливо позволит:

более рационально использовать топливно-энергетические ресурсы Российской Федерации;

высвободить за счет замены газом значительное количество авиакеросина и авиа бензина, отказаться от их ввоза в газо- и нефтедобывающие регионы, снизить расходы на их хранение в течение несудоходного периода, обеспечить региональный авиапарк (особенно вертолеты) , а также автопарк более дешевым, экологически чистым топливом;

сформировать крупного потребителя газового топлива в местах его добычи;

улучшить летно-технические и эксплуатационные характеристики вертолетов и самолетов (ресурс, запуск, эмиссия и т.д.);

удешевить авиаперевозки и возродить региональную авиацию, сделать их более доступными для населения;

создать новое поколение воздушных и наземных транспортных средств, работающих на газовом топливе, которые будут обеспечивать настоящее и перспективное экологически щадящее освоение ресурсов Сибири и Севера России.

В качестве пилотных регионов по применению газомоторного топлива на вертолетах рассматриваются Ханты-Мансийский автономный округ – Югра, Ненецкий автономный округ и Ямало-Ненецкий автономный округ, Республика Саха (Якутия).

В подпрограмме предусматривается внедрение использования природного газа в качестве газомоторного топлива на обслуживающей транспортной технике в аэропортах Российской Федерации и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку техники нового поколения на авиационном транспорте, использующей газомоторное топливо.

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и мер государственного регулирования, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве газомоторного топлива на воздушном транспорте.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности инвесторов;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания газомоторной техники и стимулирования производства транспортных средств, использующих газомоторное топливо.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Важнейшим приоритетом государственной транспортной политики Российской Федерации, определенной в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Энергетической стратегии России на период до 2030 года, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, других отраслевых стратегиях и концепциях, является переход к модели экологически устойчивого развития, позволяющей обеспечить в долгосрочной перспективе снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду и здоровье человека при эффективном использовании природного капитала страны.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом перспектив внедрения газомоторного топлива на воздушном транспорте определены цели и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте, в том числе на наземной технике в аэропортах, для снижения затрат по обслуживанию пассажиров и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

создание условий для перевода наземной авиационной техники в аэропортах на использование природного газа в качестве моторного топлива;

стимулирование исследований по разработке и производству наземной авиационной техники в аэропортах и воздушных судов, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Реализация мероприятий подпрограммы обеспечит:

повышение надежности, безопасности и энергоэффективности наземной авиационной техники в аэропортах;

увеличение в аэропортах количества наземной авиационной техники, работающей на газомоторном топливе, на 80 единиц;

доведение количества передвижных газовых заправщиков, обслуживающих в аэропортах технику, работающую на газомоторном топливе, до 4 единиц;

создание линейки отечественной аэродромной техники, работающей на природном газе;

создание научно-технического задела по разработке и производству воздушных судов, использующих природный газ в качестве авиатоплива, и наземной газотопливной инфраструктуры.

Подпрограмма реализуется в 2018 - 2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая мероприятия:

по стимулированию использования газомоторного топлива на наземной авиационной технике в аэропортах для повышения ее надежности, безопасности и энергоэффективности, снижения затрат по обслуживанию пассажиров и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду;

проведение научных исследований и опытно-конструкторских работ, обеспечивающих расширение объема и области использования газомоторного топлива на воздушном транспорте.

Основное мероприятие «Государственная поддержка увеличения численности наземной авиационной техники в аэропортах, использующей природный газ в качестве моторного топлива»

Реализацию мероприятия планируется начать с ряда пилотных проектов, предусматривающих эксплуатацию ограниченного числа (10 - 20 ед.) газомоторной техники на территории нескольких аэропортов Российской Федерации. В первую очередь, для эксплуатации на газомоторном топливе будет адаптирована техника, выполненная на базе легковых или грузовых автомобилей. Использование наземной обслуживающей техники, работающей на газомоторном топливе, планируется начать в 4 аэропортах России: Домодедово, Шереметьево, Пулково и Казань.

Перевод специальной аэродромной техники, предназначенной для обслуживания воздушных судов, взлетно-посадочных полос, перронов и стоянок, на использование природного газа в качестве моторного топлива позволит снизить расходы компаний-операторов аэропортов за счет сокращения затрат на  топливо, повысить эффективность их операционной деятельности и улучшить экологическое состояние в зоне аэропортов из-за снижения объемов вредных выбросов.

Мероприятие предусматривает меры по стимулированию приобретения газомоторной аэродромной техники и по переводу действующей техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, включая выделение субсидий для частичной компенсации затрат владельцев аэродромной техники на переоборудование существующего парка.

Основное мероприятие «Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на воздушном транспорте» предусматривает:

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по созданию линейки отечественной аэродромной техники, работающей на природном газе, обеспечение повышения ее надежности, безопасности и энергоэффективности;

научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы по обеспечению конструктивной возможности переоборудования существующего парка аэродромной техники для использования природного газа в качестве моторного топлива;

совершенствование нормативно-правовой базы в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива в сегменте аэродромной техники;

выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку техники нового поколения на авиационном транспорте, использующей газомоторное топливо, включая:

анализ использования газомоторной техники на авиационном транспорте в России и мире;

комплексную технико-экономическую оценку и обоснование применения газомоторного топлива на воздушном транспорте;

разработку базовых требований на разработку летательных аппаратов для использования в гражданской авиации;

разработку базовых требований на объекты наземной инфраструктуры в гражданской авиации.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К финансово-экономическим мерам государственного регулирования, предусмотренным в рамках подпрограммы, относится предоставление субсидий из федерального бюджета для частичной компенсации затрат владельцев аэродромной техники на переоборудование существующего парка.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Участие субъектов Российской федерации в реализации подпрограммы не предусматривается.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации подпрограммы планируется участие организаций, эксплуатирующих аэродромы (вертодромы), в том числе аэропорты Домодедово, Шереметьево, Пулково, Казань, ведущих производителей газомоторного топлива и наземной авиационной техники, а также научных и проектных организаций.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составляют за 2018 - 2022 годы 8 323 967,2 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 7930093,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 393874,2 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности наземной авиационной техники в аэропортах, работающей на газомоторном топливе» на субсидирование производителей наземной аэродромной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на воздушном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку техники нового поколения на авиационном транспорте, использующей газомоторное топливо.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также авиастроительных и транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ОАО «Вертолеты России», ОАО «Объединённая двигателестроительная корпорация», ФГУП «ЦАГИ» и другие.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлена в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

**Подпрограмма 5 «Техника специального назначения»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных,

финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

Сельское хозяйство, добывающая промышленность, жилищно-коммунальное хозяйство и строительство обладают значительным потенциалом использования газомоторного топлива.

Массовое применение техники на газомоторном топливе сдерживается из-за ограниченного предложения линейки машин, использующих в качестве топлива компримированный и сжиженный природный газ, отсутствия стационарных и передвижных газозаправочных станций и сервисной инфраструктуры.

В структуре парка самоходной сельскохозяйственной техники преобладают тракторы, включая технику, на которой смонтированы землеройные, мелиоративные и другие машины, и комбайны (зерноуборочные, картофелеуборочные, кормоуборочные, кукурузоуборочные, льноуборочные и др.). На 1 января 2016 г. численность тракторов составила 409,9 тыс. ед., комбайнов – 152,1 тыс. единиц. В сельскохозяйственных организациях эксплуатируется 3,6 тыс. единиц сельскохозяйственной и автомобильной техники, использующей в качестве топлива природный газ (0,4% от общего количества техники, стоящей на балансе сельскохозяйственных организаций).

Производство сельскохозяйственной техники, работающей на газомоторном топливе, осуществляют предприятия концерна «Тракторные заводы» (ООО «Завод инновационных продуктов «КТЗ» и ОАО «САРЭКС»). Дорожно-строительную и коммунальную технику, использующую газомоторное топливо, производят ПАО «КАМАЗ», ООО УК «ГРУППА ГАЗ», концерн «Тракторные заводы», ООО «Русские машины» и др.

К факторам, стимулирующим переход сельскохозяйственной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, относятся следующие:

значительная часть парка сельскохозяйственной техники является устаревшей и требует обновления. По данным Минпромторга России 85% тракторов, 58% зерноуборочных комбайнов и 41% кормоуборочных комбайнов имеют срок службы свыше 10 лет;

продление экономических санкций стимулирует развитие отечественных сельскохозяйственных предприятий, увеличение объемов производства их продукции и, следовательно, определяет потребности в расширении парка современной высокопроизводительной сельскохозяйственной техники;

закупка сельскохозяйственными предприятиями новой техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, позволит существенно снизить транспортные расходы и уменьшить уровень энергоемкости производства.

Среди техники специального назначения наибольший объем потребления моторного топлива характерен для карьерной техники. Например, расход топлива мощных карьерных самосвалов может составлять от нескольких десятков до нескольких сотен литров дизельного топлива за час работы.

Россия занимает значительную долю рынка в мировой добывающей промышленности по количеству карьерной техники: так, в стране сконцентрировано 7,8% мирового парка карьерных самосвалов грузоподъёмностью свыше 90 тонн, 3,7% парка тяжелой бульдозерной техники (бульдозеры и грейдеры), а также 6,7% тяжелой погрузочной техники (погрузчики, драглайны и экскаваторы).

Численность действующего в Российской Федерации парка карьерных самосвалов грузоподъемностью свыше 90 тонн составляет 3 077 ед., из них 59% машин приходится на карьерные самосвалы грузоподъемностью 130 тонн, 17% - на карьерные самосвалы 90 тонн и 22% - на карьерные самосвалы 220 тонн. В Российской Федерации карьерные самосвалы грузоподъёмностью 220 тонн и выше используются в основном при открытой добыче угля для транспортировки вскрышных пород.

Учитывая значительные затраты при эксплуатации карьерных самосвалов очевидна актуальность проблемы снижения затрат на топливо для повышения эффективности их работы. Кроме того, проблема экологичности двигателей, используемых на карьерных самосвалах, стоит гораздо острее, чем для автомобильного транспорта в целом, в силу того, что продукты сгорания топлива концентрируются в границах карьера и наносят существенный вред здоровью персонала.

Перевод карьерной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива позволит:

уменьшить стоимость транспортных работ на добывающих предприятиях;

уменьшить износ и увеличить срок работы двигателей;

сберечь энергоресурсы;

улучшить экологическую обстановку в карьерах и на разрезах и снизить негативное воздействие от выбросов карьерной техники на здоровье персонала предприятий.

Для карьерной техники (особенно негабаритной, не имеющей возможности осуществлять движение по автомобильным дорогам общего пользования) возникает необходимость доставки топлива непосредственно к месту проведения работ или хранения техники. Затраты на доставку СПГ до места эксплуатации техники могут оказаться сдерживающим фактором для приобретения данной техники.

В части жилищно-коммунального хозяйства для стимулирования перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива регионам в 2014 и в 2015 годах предоставлялись субсидии из федерального бюджета на закупку техники.

В настоящее время в субъектах Российской Федерации утверждены и реализуются государственные программы по внедрению транспорта и техники специального назначения, использующих природный газ в качестве моторного топлива. К ним относятся: Республика Башкортостан, Республика Ингушетия, Республика Крым, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, ХМАО, Краснодарский край, Ставропольский край, Пермский край, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Калининградская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Оренбургская, Ростовская, Самарская, Саратовская, Свердловская, Челябинская области и города Москва и Санкт-Петербург.

Однако темпы внедрения природного газа в качестве моторного топлива на технике специального назначения являются недостаточными.

Подпрограмма представляет собой систему мероприятий (взаимоувязанных по задачам, срокам осуществления и ресурсам) и мер государственного регулирования, обеспечивающих в рамках реализации ключевых государственных функций достижение приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на технике специального назначения.

Реализация подпрограммы сопряжена с рядом макроэкономических, социальных, финансовых и иных рисков, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы, нерациональному использованию ресурсов, другим негативным последствиям. К таким рискам следует отнести:

макроэкономические риски, связанные с возможностью ухудшения внутренней и внешней конъюнктуры в условиях финансового кризиса, снижения темпов роста экономики и уровня инвестиционной активности, как частных инвесторов, так и муниципалитетов;

законодательные риски, связанные с отказом от разработки или задержкой разработки и утверждения новых правовых актов и внесения изменений в действующие нормативно-правовые документы, отраслевых нормативно-правовых и методических документов, что не позволит реализовать данную подпрограмму в полном объеме;

риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий государственных программ, предусматривающих выполнение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в области создания газомоторной техники и стимулирования производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Важнейшим приоритетом государственной транспортной политики Российской Федерации, определенной в указах Президента Российской Федерации, посланиях Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации, Основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации на период до 2018 года, Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Энергетической стратегии России на период до 2030 года, Стратегии инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, других отраслевых стратегиях и концепциях, является переход к модели экологически устойчивого развития, позволяющей обеспечить в долгосрочной перспективе снижение негативного влияния транспорта на окружающую среду и здоровье человека при эффективном использовании природного капитала страны.

Правительством Российской Федерации поставлена цель доведения к 2020 году в субъектах Российской Федерации уровня использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте дорожно-коммунальных служб:

в городах с численностью населения более 1000 тыс. человек - до 50% общего количества единиц техники;

в городах с численностью населения более 300 тыс. человек - до 30 % общего количества единиц техники;

в городах и населенных пунктах с численностью населения более 100 тыс. человек - до 10 % общего количества единиц техники.

Переход на использование природного газа в качестве моторного топлива в коммунальном хозяйстве, сельском хозяйстве, строительстве, добывающей промышленности позволит не только снизить выбросы токсичных веществ в окружающую среду, но и повысить ресурс двигателей и срок эксплуатации техники, уменьшить затраты на горюче-смазочные материалы и, следовательно, снизить себестоимость продукции.

В соответствии с долгосрочными приоритетами государственной транспортной политики, а также с учетом текущего состояния внедрения использования природного газа в качестве моторного топлива на технике специального назначения определены цели и задачи подпрограммы.

Целью подпрограммы является стимулирование перехода техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива для снижения себестоимости работ и услуг и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

создание условий для расширения использования природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения;

стимулирование развития газозаправочной и сервисной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

стимулирование исследований по разработке и производству техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Реализация мероприятий подпрограммы позволит:

сократить расходы на топливо при эксплуатации техники специального назначения, повысить эффективность ее функционирования;

снизить себестоимость сельскохозяйственной продукции;

уменьшить негативное воздействие специальной техники на окружающую среду;

увеличить парк техники специального назначения использующей природный газ в качестве моторного топлива, доведение количества тракторов, использующих газовое моторное топливо, до 500 единиц, коммунальной техники – до 5960 единиц, дорожной и строительной техники – до 394 единиц, карьерной техники - до 241 единиц;

увеличить количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций (АГНКС) для техники специального назначения до 11 единиц, передвижных автомобильных газовых заправщиков - до 25 единиц, передвижных криогенных автозаправочных станций (КриоПАГЗ), обслуживающих карьерную технику – до 38 единиц;

создать линейку отечественной специальной техники, работающей на природном газе.

Подпрограмма реализуется в 2018 - 2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая мероприятия по государственной поддержке увеличения количества техники специального назначения использующей природный газ в качестве моторного топлива, и по развитию газозаправочной и сервисной инфраструктуры для специальной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Основное мероприятие «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» предусматривает субсидирование производителей в части компенсации затрат, связанных с производством техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Основное мероприятие «Развитие газозаправочной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» реализуется путем предоставления субсидий организациям на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на закупку передвижных автогазозаправщиков.

Основное мероприятие «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере газомоторной техники специального назначения» включает строительство новых и реконструкцию существующих сервисных центров (аттестованных производителями техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива).

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач подпрограммы и достижение ее цели и включает финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры государственного регулирования.

К финансово-экономическим мерам государственного регулировании, предусмотренным в рамках подпрограммы, относятся:

 субсидирование производителей транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на переоборудование транспортных средств для работы на природном газе;

выделение ассигнований из федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга спецтехники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

субсидирование процентных ставок по кредитам для инвесторов, осуществляющих строительство газомоторной инфраструктуры и производство комплектующего оборудования для автомобильных газонаполнительных компрессорных станций и для транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива;

снижение ставки налога на имущество в отношении имущества сервисных предприятий (аттестованных производителями автотранспортных средств), обслуживающих спецтехнику, использующую природный газ в качестве моторного топлива;

 освобождение от уплаты налога на землю в отношении земельных участков, на которых расположены объекты сервисных станций (аттестованных производителями автотранспортных средств), обслуживающих спецтехнику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, на срок до 5 лет с момента ввода вышеуказанных объектов в эксплуатацию, но введённых в эксплуатацию не позднее 2020 года;

предоставление права ускоренной амортизации при исчислении налога на прибыль налогоплательщикам в отношении амортизируемых основных средств, используемых при оказании услуг по сервису техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

В сельском хозяйстве в реализации основного мероприятия «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива», основного мероприятия «Развитие газозаправочной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива», основного мероприятия «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере техники специального назначения» предусматривается участие следующих субъектов Российской Федерации: Республика Башкортостан, Республика Дагестан, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Хабаровский край, Воронежская область, Волгоградская область, Курганская область, Ленинградская область, Омская область, Оренбургская область, Орловская область, Ростовская область, Самарская область, Томская область, Челябинская область.

Заинтересованность в реализации пилотных проектов по расширению использования техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива в сельском хозяйстве, подтвердили 18 субъектов Российской Федерации: Республика Башкортостан, Республика Дагестан, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Краснодарский край, Ставропольский край, Хабаровский край, Воронежская область, Волгоградская область, Курганская область, Ленинградская область, Омская область, Оренбургская область, Орловская область, Ростовская область, Самарская область, Томская область, Челябинская область. В перечисленных регионах планируется первоочередное строительство объектов газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

Значительный интерес к переходу на использование природного газа в качестве моторного топлива имеют предприятия горно-обогатительного комплекса, в первую очередь, в силу его низкой стоимости и высокой экологичности по сравнению с дизельным топливом. В инициативном порядке специалисты компании АО «Ковдорский ГОК» начали тестовую эксплуатацию газомоторных карьерных самосвалов. Помимо Ковдорского ГОКа, в качестве потенциальных эксплуатантов карьерных самосвалов на СПГ рассматриваются следующие предприятия отрасли: Оленегорский ГОК, Апатит ГОК (Мурманская область), Карельский окатыш (Республика Карелия), Михайловский ГОК (Курская область), Лебединский ГОК, Стойленский ГОК (Белгородская область).

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составляют за 2018 – 2022 годы 30 969 438,4 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 8771500,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 22197938,4 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначении, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на субсидирование производителей в части компенсации затрат, связанных с производством техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива, субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на приобретение спецтехники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, а также взнос в уставный капитал АО «Росагролизинг» для реализации программы некоммерческого лизинга тракторов, использующих газовое моторное топливо;

по основному мероприятию «Развитие газозаправочной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на субсидии на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, связанных с осуществлением мероприятий по оказанию содействия муниципальным образованиям, расположенным на территории указанных субъектов Российской Федерации, и (или) организациям, осуществляющим свою деятельность на территории указанных субъектов Российской Федерации, в целях развития сети автозаправочных станций, осуществляющих заправку транспортных средств специального назначения природным газом;

по основному мероприятию «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере техники специального назначения» на субсидии инвесторам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на реализацию инвестиционных проектов по созданию инфраструктуры для специальной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлена в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

**Подпрограмма 6 «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы»**

1. Характеристика текущего состояния и прогноз развития сферы реализации подпрограммы, основные показатели и анализ социальных,

финансово-экономических и прочих рисков реализации подпрограммы

государственной программы Российской Федерации

В реализации государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» принимают участие семь федеральных органов исполнительной власти (Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство промышленности и торговли Российской Федерации, Министерство сельского хозяйства Российской Федерации, Министерство энергетики Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство морского и речного транспорта), органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации и муниципалитетов, большое количество государственных, общественных и частных организаций.

В процессе реализации Программы будет осуществляться взаимодействие:

с производителями транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

с транспортными, дорожно-строительными и коммунальными компаниями, осуществляющими эксплуатацию транспортных средств и специальной техники, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

с компаниями-производителями газомоторного топлива;

с компаниями, осуществляющими строительство и эксплуатацию объектов газозаправочной инфраструктуры;

с государственными корпорациями, в ведении которых находятся объекты транспортной инфраструктуры, в зоне тяготения которых планируется размещение газозаправочных станций;

с общественными организациями, объединяющими представителей транспортных предприятий и производителей транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

с научными и проектными организациями, осуществляющими научные исследования, проектные и опытно-конструкторские работы в сфере производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и проектирования газозаправочных комплексов.

Организация и координация деятельности государственных органов, муниципалитетов и бизнеса в целях получения запланированных результатов Программы является сложной управленческой задачей, требующей постоянной целенаправленной деятельности координатора программы.

Условием эффективной реализации Программы является формирование и организация практического применения комплекса мер государственного регулирования, включая правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.

Кроме этого, перевод транспорта на использование природного газа в качестве моторного топлива требует решения многочисленных вопросов научного и нормативно-технического характера.

Важными условиями достижения результатов Программы являются обеспечение эффективного информационного обеспечения хода реализации ее мероприятий, подготовка и распространение аналитических материалов о ходе реализации мероприятий Программы, презентационно-имиджевая деятельность, в том числе проведение выставок и форумов, организация информационных рекламных мероприятий, популяризующих использование природного газа в качестве моторного топлива, информирование бизнеса о преимуществах данного вида топлива, а также обмен опытом в рамках международного сотрудничества.

Реализация подпрограммы сопряжена с финансовыми рисками, которые могут привести к несвоевременному или неполному решению задач подпрограммы. К таким рискам следует отнести риски, связанные с сокращением финансирования мероприятий подпрограммы.

Для достижения целей подпрограммы реализуются меры государственного регулирования, включая управление рисками реализации государственных подпрограмм.

В целях минимизации негативных последствий от рисков реализации подпрограммы система управления реализацией подпрограммы предусматривает следующие меры:

использование принципа гибкости ресурсного обеспечения при планировании мероприятий и проектов;

применение сценарно-вариантного подхода при планировании мероприятий и проектов подпрограммы.

Указанные меры конкретизируются по основным мероприятиям подпрограммы с учетом их особенностей.

2. Приоритеты государственной политики в сфере реализации подпрограммы, цели, задачи и показатели (индикаторы) подпрограммы, прогноз ожидаемых результатов, сроков и этапов реализации подпрограммы

Основные приоритеты в сфере реализации подпрограммы определены с учетом целей и задач государственной политики в области снижения негативного влияния транспорта на окружающую среду, повышения эффективности использования топливно-энергетических ресурсов Российской Федерации, снижения транспортных издержек в экономике на базе использования природного газа в качестве моторного топлива и включают:

направленность системы управления на достижение целей и решение задач Программы;

создание условий для реализации комплекса мероприятий по расширению использования природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта;

формирование и организация практического применения мер государственного регулирования;

исключение необоснованного государственного вмешательства в экономическую деятельность хозяйствующих субъектов;

повышение эффективности использования государственных ресурсов.

Реализация подпрограммы предусматривает внедрение программно-целевого принципа организации деятельности органов государственной власти и повышение эффективности использования бюджетных средств, выделяемых на развитие транспортной отрасли.

Целью подпрограммы является повышение эффективности реализации Программы.

Цель подпрограммы обеспечивается решением следующих задач:

научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования газомоторного топлива;

развитие институциональной среды как комплекса мер государственного регулирования, стимулирующих переход на использование природного газа в качестве моторного топлива;

стимулирование привлечения внебюджетных инвестиций и реализации инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства;

формирование среды комплексной информационной поддержки внедрения газомоторного топлива на различных видах транспорта и технике специального назначения на всех уровнях государственного управления.

Реализация мероприятий подпрограммы направлена на достижение следующих результатов:

обеспечение эффективной реализации Программы;

внедрение эффективных мер государственного регулирования, стимулирующих использование природного газа в качестве моторного топлива, в том числе: нормативно-правовых, финансово-экономических и административно-управленческих;

привлечение внебюджетных инвестиций и реализация инвестиционных проектов в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива на условиях государственно-частного партнерства;

популяризация использования природного газа в качестве моторного топлива.

Подпрограмма реализуется в 2018 - 2022 годах в 1 этап.

3. Перечень и характеристики основных мероприятий подпрограммы

Подпрограммой предусмотрена реализация основных мероприятий, направленных на решение ее задач и достижение целей, включая научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива.

Кроме этого, в рамках подпрограммы предусмотрено создание комплексной системы информационной поддержки популяризации перехода транспортных средств и техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива.

Основное мероприятие «Научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива» включает:

научно-техническое обеспечение процессов стимулирования перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта и техники специального назначения;

разработку мер государственного регулирования, стимулирующих использование природного газа в качестве моторного топлива, в том числе, нормативно-правовых, финансово-экономических и административно-управленческих;

привлечение внебюджетных инвестиций и реализацию инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Научно-техническое обеспечение процессов стимулирования перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта и техникой специального назначения включает выполнение работ научно-исследовательского и нормативно-технического характера, в том числе:

создание нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива различными видами транспорта в Российской Федерации;

создание систем профессиональной подготовки персонала при необходимости обеспечения специальных мер безопасности при использовании природного газа в качестве моторного топлива;

разработка сертификационно-квалификационных требований к транспортным средствам, топливу и инфраструктуре топливо-заправочных комплексов;

разработка научно обоснованных прогнозов развития парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, потребности в производстве компримированного природного газа и сжиженного природного газа для всех видов транспорта;

определение потребностей в развитии газотранспортной инфраструктуры для всех видов транспорта в Российской Федерации;

оценка экологических аспектов использования природного газа в качестве моторного топлива;

обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

технико-экономические оценки эффективности применения транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Выполнение работ научно-исследовательского и нормативно-технического характера, в том числе обеспечит:

разработку и внедрение мер государственной поддержки внедрения природного газа в качестве моторного топлива на транспорте в Российской Федерации;

разработку и внедрение требований пожарной безопасности для предприятий, эксплуатирующих транспортные средства на природном газе (КПГ и СПГ);

разработку и внедрение требований по промышленной и экологической безопасности для предприятий, эксплуатирующих транспортные средства на природном газе;

нормативную регламентацию сроков эксплуатации транспортных средств для конкретных видов транспортной деятельности с определением порядка вывода из эксплуатации и обновления физически устаревших и отработавших нормативный срок службы транспортных средств, не обеспечивающих необходимую эксплуатационную надежность;

определение порядка сбора, обработки, анализа и представления информации в части мониторинга объемов выбросов парниковых газов всеми видами транспорта.

Основное мероприятие «Создание комплексной системы информационной поддержки популяризации перехода транспортных средств и техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива» предусматривает организацию информационных рекламных мероприятий, популяризирующих использование природного газа в качестве моторного топлива, в том числе информирование населения о преимуществах данного вида топлива, а так же обмен опытом в рамках международного сотрудничества в части реализации проектов создания транспортных средств, допускающих одновременное использование традиционного топлива и природного газа.

Перечень основных мероприятий подпрограммы и ожидаемые результаты их реализации представлены в приложении № 2 к Программе.

4. Обобщенная характеристика мер государственного регулирования

В рамках подпрограммы разрабатывается и реализуется комплекс мер государственного регулирования, направленный на создание условий для эффективной реализации Программы в целом, включая финансово-экономические, правовые и административно-управленческие меры.

Сведения об основных мерах правового регулирования представлены в приложении № 3 к Программе.

Административно-управленческие меры государственного регулирования осуществляются в рамках системы управления реализацией Программы, действующей в соответствии с Порядком разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (с изменениями и дополнениями от: 21 мая, 11, 20 декабря 2012 г., 17.октября 2013 г., 28 марта, 21 июля,24 ноября, 26 декабря 2014 г., 17 июля 2015 г., 10 февраля, 5 апреля, 25 мая, 10 сентября, 15 октября, 7 ноября 2016 г.).

5. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации подпрограммы

В рамках подпрограммы оказание государственных услуг государственными учреждениями не предусматривается.

6. Характеристика основных мероприятий, реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках реализации подпрограммы

Участие субъектов Российской федерации в реализации подпрограммы не предусматривается.

7. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации подпрограммы

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих научных и проектных организаций.

8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Подпрограммой не предусматривается реализация инвестиционных проектов за счет средств федерального бюджета.

9. Обоснование объема финансовых ресурсов, необходимых для реализации подпрограммы

Расходы по подпрограмме составляют за 2018 – 2022 годы 1 000 000,0 тыс. рублей из средств федерального бюджета.

Средства будут направлены на научно-техническое обеспечение процессов стимулирования перехода на природный газ на всех видах транспорта и техники специального назначения, разработку мер государственного регулирования, стимулирующих использование природного газа в качестве моторного топлива, информационные рекламные мероприятия, популяризирующие использование природного газа в качестве моторного топлива, в том числе информирование населения о преимуществах данного вида топлива, а также обмен опытом в рамках международного сотрудничества в части реализации проектов создания транспортных средств, допускающих одновременное использование традиционного топлива и природного газа.

Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов из федерального бюджета, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию мероприятий подпрограммы представлены в приложении № 4 к Программе и в приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

# РАЗДЕЛ 7. Описание мер государственного регулирования в сфере реализации государственной программы

Комплекс мер государственного регулирования направлен на создание условий для эффективной реализации приоритетных задач Программы и достижение ее целей и включает правовые, финансово-экономические и административно-управленческие меры.

Формирование и организация практического применения мер государственного регулирования осуществляется в рамках основного мероприятия 6.1
«Научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива» подпрограммы 6 «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы».

Повышение экономической эффективности перевозок на газомоторном топливе, конкурентоспособность российских транспортных предприятий обусловлены в значительной мере нормативным правовым регулированием в этой сфере.

Нормативные правовые документы, регламентирующие производство и применение техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, имеют различный статус и, в большинстве своем, разработаны до принятия последней редакции Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ (ред. от 23.06.2014) «О техническом регулировании». Срок действия подавляющего большинства из них давно завершен. Документы должны быть пересмотрены с целью приведения их статуса и содержания в соответствие с действующим законодательством и уровнем научно-технического прогресса в этой области.

Требуется актуализация законодательства Российской Федерации в отношении требований к следующим объектам:

объектам, предназначенным для производства, хранения и использования природного газа в качестве моторного топлива, к объектам инфраструктуры, включая объекты дорожного сервиса, к колесным транспортным средствам, работающим на природном газе, к природному газу, используемому как моторное топливо;

зданиям, предназначенным для хранения транспортных средств, оснащенных газобаллонным оборудованием;

нормам земельного законодательства и законодательства в области планирования территорий в части, касающейся размещения газозаправочных станций, а также расширения площади существующих автозаправочных станций для размещения газозаправочной инфраструктуры;

нормам пожарной безопасности, требованиям промышленной безопасности, в том числе в части, касающейся требований, предъявляемых к газозаправочным и автозаправочным станциям, имея в виду потенциальную возможность использования бензина, дизельного и газомоторного топлива в едином автозаправочном комплексе;

 проведению работ в отношении техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива (истек срок действия руководящего документа РД 03112194-1099-03 «Руководство по организации и выполнению услуг и работ по переводу на компримированный природный газ автотранспортных средств, находящихся в эксплуатации», регламентирующего требования к работам по установке газобаллонного оборудования);

разработка нормативных документов, устанавливающих требования к методам испытаний и подтверждения соответствия продукции и услуг, к производственно-технической базе сервисных станций и организаций транспорта, программам подготовки персонала;

актуализация санитарных норм и правил, в том числе в части, касающейся требований к санитарно-защитным зонам газозаправочных станций и классификации объектов газозаправочной инфраструктуры;

актуализация налогового законодательства в части налогообложения транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и разработки подходов к взиманию акцизов с газомоторного топлива;

 разработка нормативных документов, типовых инструкций и положений, необходимых для обеспечения бункеровочных комплексов и безопасной эксплуатации судов, работающих на СПГ, в том числе внесение соответствующих изменений в Обязательные постановления капитанов морских портов;

 анализ рисков, связанных с использованием СПГ в качестве топлива на судах, и разработка мер по уменьшению последствий их реализации.

 Сведения об основных мерах правового регулирования в рамках подпрограммы представлены в приложении № 3 к Программе.

Финансово-экономические меры государственного регулирования включают налоговые, таможенно-тарифные и иные меры, направленные на стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива:

 реализация долгосрочной государственной политики в сфере ценообразования на СПГ (гарантия отсутствия резкого увеличения цен на СПГ в случае повсеместного перехода на данное топливо);

 стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива (включение в государственные и муниципальные заказы закупки техники, работающей на природном газе);

 освобождение от таможенных пошлин на ввозимые из-за рубежа импортные компоненты и оборудование, используемые при производстве техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

 формирование свободного рынка природного газа, используемого в качестве моторного топлива;

 реализация мер по утилизации старой техники с последующей покупкой новых автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива (в заводском исполнении), в том числе предусматривающих компенсацию за переработку и систему "трейд-ин";

 реализация мер по замене амортизированных автотранспортных средств на новую технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, за счет введения более строгих эксплуатационных требований к подвижному составу;

 снижение налоговой нагрузки для предприятий, организаций и индивидуальных предпринимателей, эксплуатирующих автотранспортные средства, использующие природный газ в качестве моторного топлива;

 снижение ставок транспортного налога для владельцев транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

 предоставление преференций компаниям, использующим морские суда на СПГ, при проведении конкурентных процедур на право получения государственных и муниципальных заказов;

 уменьшение платы за проезд по платным автомобильным дорогам для транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

снижение размеров сборов с грузовых автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, имеющих разрешённую максимальную массу свыше 12 тонн;

введение пониженных размеров платы за пользование парковками для транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

предоставление разрешений на въезд в особо охраняемые природные зоны транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

реализация мер по подготовке квалифицированных кадров для использования и эксплуатации транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, разработке профессиональных стандартов и дополнений государственных образовательных стандартов для кадров различного уровня, работающих с техникой, использующей природный газ.

 Для инвесторов, осуществляющих строительство газомоторной инфраструктуры, предусмотрены следующие меры государственной поддержки:

 освобождение от уплаты налога на землю в отношении земельных участков, на которых расположены газозаправочные станции, на срок до 5 лет с момента ввода газозаправочных станций в эксплуатацию;

 закрепление нормативно-правовыми актами предоставление земельных участков для строительства газозаправочных станций по процедуре предварительного согласования места размещения объекта (без проведения торгов/конкурсов);

 предоставление права ускоренной амортизации оборудования, зданий, сооружений и сетей газозаправочных станций.

 Для инвесторов, осуществляющих создание инфраструктуры для бункеровки судов, использующих природный газ в качестве моторного топлива:

 освобождение от уплаты налога на землю в отношении земельных участков, на которых расположена бункеровочная инфраструктура (СПГ), на срок 5 лет с момента ввода вышеуказанных объектов в эксплуатацию;

 закрепление нормативно-правовыми актами предоставление земельных участков для строительства бункеровочной инфраструктуры (СПГ) по процедуре предварительного согласования места размещения объекта (без проведения торгов/конкурсов);

 снижение ставок налога на имущество, налога на землю и налога на прибыль на вновь приобретаемое имущество для предприятий, реализующих инвестиционные проекты по строительству бункеровочной инфраструктуры (СПГ);

 предоставление права ускоренной амортизации оборудования, зданий, сооружений бункеровочной инфраструктуры (СПГ).

 Для юридических лиц, осуществляющих сервисное обслуживание транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторной техники:

 снижение ставки налога на имущество в отношении имущества сервисных предприятий (аттестованных производителями автотранспортных средств), обслуживающих автотехнику, использующую природный газ в качестве моторного топлива;

 освобождение от уплаты налога на землю в отношении земельных участков, на которых расположены объекты сервисных станций (аттестованных производителями автотранспортных средств), обслуживающих автотехнику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, на срок до 5 лет с момента ввода вышеуказанных объектов в эксплуатацию, но введённых в эксплуатацию не позднее 2020 года;

 предоставление права ускоренной амортизации при исчислении налога на прибыль налогоплательщикам в отношении амортизируемых основных средств, используемых при оказании услуг по сервису техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

В целях эффективного организационного обеспечения реализации Программы целесообразно создание межведомственного органа по координации внедрения природного газа в качестве моторного топлива на транспорте с целью координации работы государственных ведомств и других организаций и обеспечения контроля выполнения и управления Программой

 Меры государственного регулирования представлены в Приложении 4 к дополнительным и обосновывающим материалам.

# РАЗДЕЛ 8. Информация об инвестиционных проектах, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета

Программой не предусматривается реализация инвестиционных проектов, исполнение которых полностью или частично осуществляется за счет средств федерального бюджета.

# РАЗДЕЛ 9. Обоснование необходимых финансовых ресурсов на реализацию государственной программы

Реализация мероприятий Программы осуществляется за счет средств федерального бюджета с привлечением средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц.

Общий объем финансирования Программы на 2018 - 2022 годы предусматривается в размере 769606361,2 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 161442886,6 тыс. рублей,

из средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 17 500 000,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 590 663 474,6 тыс. рублей.

По подпрограмме «Автомобильный транспорт» предусмотрено финансирование в размере 590620406,0 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 81000613,2 тыс. рублей,

из средств консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации - 17500000,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 492119792,8 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива» на субсидирование производителей автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, предоставление субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на приобретение автотранспортных средств, использующих в качестве моторного топлива природный газ, в том числе битопливных, субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на переоборудование автотранспортных средств для работы на природном газе, а также на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Развитие сети газозаправочной инфраструктуры для автотранспортных средств» на субсидирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, связанных с осуществлением мероприятий по оказанию содействия муниципальным образованиям, расположенным на территории указанных субъектов Российской Федерации, и (или) организациям, осуществляющим свою деятельность на территории указанных субъектов Российской Федерации, в целях развития сети автозаправочных станций, а также малых мобильных объектов газозаправочной инфраструктуры, осуществляющих заправку транспортных средств природным газом;

по основному мероприятию «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива» на разработку требований к сервисной инфраструктуре в сфере обслуживания и ремонта автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива.

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, предусматривающих разработку требований к процессам производства, хранения, учета и использования природного газа в качестве моторного топлива на автотранспорте, к хранению, обслуживанию и эксплуатации автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, к газобаллонному оборудованию.

Средства бюджетов субъектов Российской Федерации направляются на расширение парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, путем предоставления субсидий на приобретение новых и модернизацию действующих автотранспортных средств, информационное обеспечение перевода автотранспортных средств на природный газ и организацию подготовки кадров в области использования ГМТ.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

По подпрограмме «Железнодорожный транспорт» предусмотрено финансирование в размере 44014098,8 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 41471232,4 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 2542866,4 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе» на взнос в уставный капитал ОАО «РЖД» для приобретения локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, а также субсидии российским производителям на компенсацию части затрат, связанных с созданием и производством газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, тягового подвижного состава, локомобилей и локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Создание инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом» на реализацию на условиях государственно-частного партнерства следующих проектов:

- развитие экипировочных пунктов для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом;

- выполнение проектных работ и строительство комплекса по производству сжиженного природного газа,

- проектирование и строительство криогенных трубопроводов для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты,

- приобретение криогенных цистерн или контейнеров для доставки сжиженного природного газа на экипировочные пункты;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте» на софинансирование научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на стимулирование производства тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ, развитие производственно-сбытовой инфраструктуры газомоторного топлива;

Кроме ОАО «РЖД» в реализации подпрограммы примут участие ведущие производители газомоторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры.

По подпрограмме «Морской и речной транспорт» предусмотрено финансирование в размере 94678450,8 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 21269448,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 73409002,8 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе» на субсидии российским судовладельцам на возмещение части затрат на переоборудование морских судов для работы на природном газе, на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» для реализации программы некоммерческого лизинга речных судов, работающих на природном газе;

по основному мероприятию «Создание инфраструктуры для бункеровки морских и речных судов, использующих газомоторное топливо» на субсидии российским организациям на компенсацию части затрат на реализацию пилотных проектов по строительству объектов газозаправочной инфраструктуры сжиженного природного газа для бункеровки морских судов и субсидии российским организациям на компенсацию части затрат на реализацию пилотных проектов по строительству объектов газозаправочной инфраструктуры сжиженного природного газа для бункеровки речных судов;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на водном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку линейки морских судов, использующих СПГ, и развитие бункеровочной инфраструктуры СПГ в морских портах Российской Федерации и на внутренних водных путях, а также на выполнение работ по разработке требований к процессам бункеровки морских и речных судов, к эксплуатации, обслуживанию и хранению морских и речных судов, использующих газомоторное топливо.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также судостроительных и транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», ОАО «Совкомфлот», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ» и другие.

По подпрограмме «Воздушный транспорт» предусмотрено финансирование в размере 8323967,2 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 7930093,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 393874,2 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности наземной авиационной техники в аэропортах, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на субсидирование производителей наземной аэродромной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива и субсидии для частичной компенсации затрат владельцев аэродромной техники на переоборудование существующего парка;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на воздушном транспорте» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на создание линейки отечественной аэродромной техники, работающей на природном газе и обеспечение конструктивной возможности переоборудования существующего парка аэродромной техники для использования природного газа в качестве моторного топлива, на разработку техники нового поколения на авиационном транспорте, использующей газомоторное топливо, а также поддержка НИОКР, направленных на развитие научно-технического задела по реализации в гражданском авиастроении технологий использования газомоторного топлива.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей газомоторного топлива, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также авиастроительных и транспортных компаний, научных и проектных организаций, в том числе: ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «Объединённая авиастроительная корпорация», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ОАО «Вертолеты России», ОАО «Объединённая двигателестроительная корпорация», ФГУП «ЦАГИ» и другие.

По подпрограмме «Техника специального назначения» предусмотрено финансирование в размере 30969438,4 тыс. рублей, в том числе:

из средств федерального бюджета - 8771500,0 тыс. рублей,

из средств юридических лиц – 22197938,4 тыс. рублей.

Средства из федерального бюджета планируется направить:

по основному мероприятию «Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на субсидирование производителей в части компенсации затрат, связанных с производством техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива, субсидии бюджетам субъектов Российской Федерации на возмещение части затрат на приобретение спецтехники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, а также взнос в уставный капитал АО «Росагролизинг» для реализации программы некоммерческого лизинга тракторов, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Развитие газозаправочной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на субсидии на софинансирование расходных обязательств субъектов Российской Федерации, связанных с осуществлением мероприятий по оказанию содействия муниципальным образованиям, расположенным на территории указанных субъектов Российской Федерации, и (или) организациям, осуществляющим свою деятельность на территории указанных субъектов Российской Федерации, в целях развития сети автозаправочных станций, осуществляющих заправку транспортных средств специального назначения природным газом;

по основному мероприятию «Развитие сервисной инфраструктуры в сфере техники специального назначения» на субсидии инвесторам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на реализацию инвестиционных проектов по созданию инфраструктуры для специальной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива;

по основному мероприятию «Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива» на поддержку научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, направленных на разработку техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива.

В реализации подпрограммы планируется участие ведущих производителей природного газа в качестве моторного топлива, транспортной техники, специального оборудования для газозаправочной и сервисной инфраструктуры, а также научных и проектных организаций, в том числе: ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания», ООО «Газпром газомоторное топливо», ОАО «НК «Роснефть», ОАО «НОВАТЭК», ООО «Русские машины», ОАО «Кировский завод», Концерн «Тракторные заводы», ОАО «КАМАЗ», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ООО «Газпромнефть Марин Бункер» и другие.

По подпрограмме «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы» предусмотрено финансирование из средств федерального бюджета в размере 1000000,0 рублей.

Средства будут направлены на научно-техническое обеспечение процессов стимулирования перехода на использование природного газа в качестве моторного топлива на всех видах транспорта и техникой специального назначения, разработку мер государственного регулирования, стимулирующих использование природного газа в качестве моторного топлива, информационные рекламные мероприятия, популяризирующие использование природного газа в качестве моторного топлива, в том числе информирование населения о преимуществах данного вида топлива, а также обмен опытом в рамках международного сотрудничества в части реализации проектов создания транспортных средств, допускающих одновременное использование традиционного топлива и природного газа.

# РАЗДЕЛ 10. Характеристика сферы реализации государственной программы в субъектах Российской Федерации, в том числе информация о прогнозных расходах субъектов Российской Федерации в случае их участия в разработке и реализации государственной программы, а также перечень реализуемых ими мероприятий

В пилотных субъектах Российской Федерации предусматривается реализация государственных программ по внедрению транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, с учетом корректировки схем газоснабжения и планов по газификации регионов.

Протоколом совещания под председательством А.В. Дворковича от 9 декабря 2014 г. № АД-П9-196 были определены 23 региона для реализации «пилотных проектов» по переводу транспорта и техники на использование природного газа в качестве моторного топлива. В настоящее время в большинстве пилотных субъектов Российской Федерации утверждены и реализуются государственные программы по внедрению использования природного газа в качестве моторного топлива. К ним относятся: Республика Башкортостан, Республика Ингушетия, Республика Крым, Республика Татарстан, Удмуртская Республика, Чувашская Республика, ХМАО, Краснодарский край, Ставропольский край, Пермский край, Владимирская, Волгоградская, Воронежская, Калининградская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Оренбургская, Ростовская, Самарская, Саратовская, Свердловская, Челябинская области и города Москва и Санкт-Петербург.

Для стимулирования перехода на использование транспорта общего пользования и техники для жилищно-коммунального хозяйства, работающих на природном газе в качестве моторного топлива, регионам в 2014 и в 2015 годах предоставлялись субсидии из федерального бюджета на закупку автобусов и техники для жилищно-коммунального хозяйства, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

В результате совместной работы Правительства Республики Татарстан и компании ОАО «Газпром Газомоторное топливо» подготовлена и реализуется «дорожная карта» перехода республики к широкомасштабному использованию природного газа в качестве моторного топлива.

В рамках этой работы предполагается строительство завода по производству сжиженного природного газа, а также новых газовых автозаправочных станций на заранее выбранных местах, сформирован заказ на производство грузовых автомобилей, автобусов и специальной техники, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

Министерством транспорта Российской Федерации совместно с «Государственной Транспортной Лизинговой Компанией» разработана программа некоммерческого лизинга городского пассажирского транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива на территории Республики Крым.

*(Срок действия программы: 2015-2019 гг. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2014 г. № 2788-р и включена в федеральную целевую программу «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года»).*

# РАЗДЕЛ 11. Прогноз сводных показателей государственных заданий по этапам реализации Программы

Программой не предусматривается выполнение государственных заданий на оказание государственных услуг (выполнение работ) в сфере реализации Программы.

# РАЗДЕЛ 12. Информация об участии государственных корпораций, акционерных обществ с государственным участием, общественных, научных и иных организаций, а также государственных внебюджетных фондов в реализации Программы

В процессе реализации Программы будет осуществляться взаимодействие:

- с производителями транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- с транспортными, дорожно-строительными и коммунальными компаниями, осуществляющими эксплуатацию транспортных средств и специальной техники, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- с компаниями – производителями газомоторного топлива;

- с компаниями, осуществляющими строительство и эксплуатацию объектов газозаправочной инфраструктуры;

- с государственными корпорациями, в ведении которых находятся объекты транспортной инфраструктуры, в зоне тяготения которых планируется размещение газозаправочных станций;

- с общественными организациями, объединяющими представителей транспортных

предприятий и производителей транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- с научными и проектными организациями, осуществляющими научные исследования, проектные и опытно-конструкторские работы в сфере производства транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива и проектирования газозаправочных комплексов.

К основным российским производителям техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, относятся:

- в сфере производства автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива: ПАО «КАМАЗ», ООО УК «Группа ГАЗ», ООО «Волгобас», ООО «ИВЕКО-АМТ» и др.;

- в сфере производства газотурбовозов и газотепловозов: ОАО «Синара–Транспортные машины», ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод», ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод».

 Заказы на строительство морских и речных судов, использующих сжиженный природный газ, могут выполнить предприятия, входящие в состав АО «Объединенная судостроительная корпорация» (ОАО «Судостроительный завод «Северная верфь», ОАО «Адмиралтейские верфи» и т.д.), ОАО «Зеленодольский завод имени А.М. Горького», судостроительный завод «Звезда» и др.

Заказы на строительство воздушных судов, использующих природный газ, могут быть размещены на предприятиях, входящих в состав ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», ОАО «НПО «ГЕЛИЙМАШ», ОАО «Вертолеты России», ОАО «Объединённая двигателестроительная корпорация» и др.

Производство сельскохозяйственной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, осуществляют концерн «Тракторные заводы», Челябинский тракторный завод, ОАО Волгоградский тракторный завод, ООО «Владимирский моторо-тракторный завод» и др.

Дорожно-строительную и коммунальную технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, производят ПАО «КАМАЗ», ООО УК «Группа ГАЗ», концерн «Тракторные заводы», ООО «Русские машины» и др.

Автотранспортные средства, использующие природный газ в качестве моторного топлива, работают в автобусных и таксомоторных парках, на предприятиях дорожного и коммунального хозяйства, в сельском хозяйстве и в других сферах.

Газотурбовозы и газотепловозы, использующие СПГ, эксплуатируются на Свердловской железной дороге, входящей в состав ОАО «Российские железные дороги».

К потенциальным потребителям газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте также относятся предприятия промышленного железнодорожного транспорта и частные операторы подвижного состава, владеющие локомотивами (в основном – тепловозами), которые специализируются на перевозках узкой номенклатуры грузов.

К числу основных компаний-производителей природного газа в качестве моторного топлива относятся: ПАО «Газпром», ПАО «НК «Роснефть» и ПАО «НОВАТЭК».

К числу крупных компаний, осуществляющих строительство и эксплуатацию объектов газозаправочной инфраструктуры, относятся:

- дочернее предприятие ПАО «Газпром» - ООО «Газпром газомоторное топливо», дочерние общества ПАО «НК «Роснефть» и дочернее предприятие ПАО «НОВАТЭК» - ООО «НОВАТЭК»- АЗК».

Строительство АГНКС осуществляется преимущественно в городах, где сконцентрирован парк автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ (автобусы, таксомоторный транспорт, дорожная и коммунальная техника).

Строительство КриоАГЗС для заправки грузовых автомобилей и автобусов сжиженным природным газом планируется, в первую очередь, на сети автомобильных дорог федерального значения, которые находятся в ведении Федерального дорожного агентства или в доверительном управлении Государственной компании «Российские автомобильные дороги». КриоАГЗС будут построены на основных направлениях международных транспортных коридоров, по которым следуют наибольшие транспортные потоки.

Строительство экипировочных пунктов для заправки магистральных и маневровых

локомотивов сжиженным природным газом планируется на Свердловской и Северной железных дорогах. Первоочередные работы по переходу на СПГ ведутся на участке Сургут –Войновка Свердловской железной дороги.

В дальнейшем магистральные газотурбовозы предусматривается задействовать на участках Сургут –Новый Уренгой, Сургут–Нижневартовск и Сургут–Войновка с поездами весовой нормы 9000 тонн.

Строительство бункеровочных баз планируется, в первую очередь, в морских портах Балтийского моря, так как Балтийский бассейн является зоной контроля выбросов окислов азота и окислов серы. Предусматривается строительство бункеровочных баз в районе морского порта Усть-Луга, в п. Горская и в районе порта Выборг Балтийского моря.

Бункеровочные базы планируется построить также в поселке Сабетта на полуострове Ямал, в морском порту Владивосток на Дальнем Востоке и в морских портах Новороссийск и Керчь на Чёрном море.

Строительство бункеровочных баз для внутреннего водного транспорта планируется в речных портах Республики Татарстан, а также в регионах, которые обслуживают суда Северо-Западного и Московского пароходств.

Для реализации программы лизинга транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, предусматривается выделение ассигнований федерального бюджета на увеличение уставного капитала ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания». Программа лизинга транспортных средств предусматривает закупку техники, произведенной на территории Российской Федерации, что позволит поддержать российские машиностроительные предприятия и стимулировать спрос на отечественную технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива.

В реализации программы будут принимать участие ВУЗы, ведущие научные и проектные организации, осуществляющие научное и нормативно-техническое обеспечение перевода всех видов транспорта и специальной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива.

Научные исследования в этой сфере будут направлены на решение следующих задач:

- создание нормативно-правовой базы использования природного газа в качестве моторного топлива различными видами транспорта в Российской Федерации;

- разработка сертификационно - квалификационных требований к транспортным средствам, топливу и инфраструктуре топливо-заправочных комплексов;

- разработка научно обоснованных прогнозов развития парка транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- определение потребностей в производстве КПГ и СПГ для всех видов транспорта;

- проведение комплексных исследований и определение потребностей в развитии газотранспортной инфраструктуры для всех видов транспорта в Российской Федерации;

- анализ экологических аспектов использования природного газа в качестве моторного топлива;

- обеспечение безопасной эксплуатации транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива;

- технико-экономические оценки эффективности применения транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива.

В рамках реализации данных задач и развития рынка использования природного газа в качестве моторного топлива активную деятельность ведет ПАО «ГТЛК».

В 2013 - 2014 годах. ПАО «ГТЛК» подписало соглашения о сотрудничестве, направленные на объединение усилий в расширении отечественного парка техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, с ОАО «КАМАЗ» и ООО «Газпром газомоторное топливо».

 В рамках распоряжения Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. № 767-р ПАО «ГТЛК» запустило пилотную программу для поставки пассажирского автотранспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива, на льготных условиях. Для реализации программы использовались только собственные средства компании, которые позволили ПАО «ГТЛК» закупить 65 ед. автобусов на газомоторном топливе на сумму 459 млн. руб. для передачи в лизинг МУП «Челябинский автобусный транспорт» и МКП «Тулгорэлектротранс». Кроме этого 20 ед. автобусов были переоборудованы на газомоторное топливо лизингополучателем МУП «Златоустовское автотранспортное предприятие».

В настоящее время развитие пилотной программы ограничено объемом возвратных средств лизингополучателей и требует дополнительного финансирования.

ПАО «ГТЛК», с учетом опыта реализации пилотной программы, предлагает сегодня комплексную программу некоммерческого лизинга техники на газомоторном топливе, которая придаст дополнительный импульс решению государственной задачи по стимулированию спроса на технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива, и модернизации автопарка пассажирских и дорожно-коммунальных предприятий экологичной и эффективной отечественной техникой.

Механизм некоммерческой программы лизинга заключается в передаче в лизинг техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, на льготных для лизингополучателя условиях, включающих в себя: авансовый платеж - 0%, срок лизинга до 5 лет, эффективная ставка по договору лизинга предлагается ниже ставки рефинансирования ЦБ РФ 7,9%.

Программа предусматривает закупку только техники, произведенной на территории Российской Федерации, что позволит поддержать российские машиностроительные предприятия и стимулировать спрос на отечественную технику.

Реализация Программы обеспечит пассажирским автотранспортным, дорожным и коммунальным предприятиям возможность приобретения современной техники без существенных затрат с их стороны, а также позволит повысить эффективность и качество транспортного обслуживания населения, уровень безопасности пассажирских перевозок; улучшить экологическую обстановку в городах.

# РАЗДЕЛ 13. Сведения о показателях (индикаторах) Программы, порядке сбора информации и методике расчета

Перечень показателей и индикаторов Программы определен исходя из следующих требований:

необходимость полной и объективной характеристики достижения целей, решения задач и реализации основных мероприятий подпрограмм;

наблюдаемость значений показателей в течение срока реализации Программы;

наличие формализованных методик расчета значений показателей и индикаторов.

Достижение целей характеризуется показателями (индикаторами), которые отражают конечные общественно значимые результаты реализации Программы. Достижение показателей (индикаторов) целей обеспечивается путем выполнения (реализации) всех подпрограмм Программы.

Решение задач Программы, результативность подпрограмм характеризуются показателями, которые отражают состояние, развитие подсистем и элементов в сфере реализации Программы, то есть показателями непосредственных результатов реализации мероприятий. Взаимосвязь целей и задач Программы и подпрограмм с целевыми показателями (индикаторами) приведена в приложении 5 к дополнительным и обосновывающим материалам.

Оценивать эффективность Программы и осуществлять мониторинг хода ее реализации планируется по 11 показателям, характеризующим достижение целей и решение задач Программы, и по 26 показателям подпрограмм.

Состав показателей и индикаторов Программы и их значения по годам реализации приведены в приложении № 1 к Программе.

В настоящее время только 5 показателей (индикаторов) Программы включены в Федеральный план статистических работ:

объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте;

объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте;

количество автотранспортных средств, использующих компримированный природный газ в качестве моторного топлива;

количество автотранспортных средств, использующих сжиженный природный газ в качестве моторного топлива.

Источником статистических данных об объеме потребления природного газа в качестве моторного топлива является форма № 4-ТЭР «Сведения об использовании топливно-энергетических ресурсов», утвержденная приказом Росстата  от 11 августа 2016 г. № 414. В то же время объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте на основании данной формы не может быть установлен, так как сведения по ней не представляются субъектами малого предпринимательства, которые на автомобильном транспорте (в отличие от других видов транспорта) доминируют.

Источником статистических данных о количестве автотранспортных средств, использующих компримированный и сжиженный природный газ в качестве моторного топлива, является форма №1-БДД «Сведения о безопасности дорожного движения», утвержденная приказом Росстата  от 21 января 2014 г. № 42. Данная форма представляется подразделениями Госавтоинспекции на региональном уровне. Необходимо отметить, что на сегодняшний момент достоверность представляемых данных вызывает серьезные сомнения: так по данным за 2015 года число автотранспортных средств, имеющих возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, составило 1375,1 тыс. ед., в том числе сжиженного природного газа – 1184,8 тыс. единиц, что является явно завышенной цифрой (по данным КАМАЗа выпущено всего несколько единиц автомобильной техники на СПГ). Представляется вероятным, что при предоставлении отчетности респонденты путают сжиженный природный газ и сжиженный углеродный (нефтяной) газ. Такая ситуация в значительной мере может объясняться отсутствием нормативно установленной терминологии в области газомоторных топлив.

Сведения о показателях, включенных в Федеральный план статистических работ, приведены в приложении 6 к дополнительным и обосновывающим материалам.

Для показателей (индикаторов), не включенных в Федеральный план статистических работ, в приложении 7 к дополнительным и обосновывающим материалам приведены сведения о порядке сбора информации и методикам их расчета.

При этом значительная часть расчетных показателей базируется на статистических данных. Так, целевой показатель «Объемы выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство (по отношению к 2015 году)» рассчитывается на основании статистического показателя «Объемы выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения», представляемых Федеральной службой по надзору в сфере природопользования в соответствии с п.57.2 Федерального плана статистических работ.

Целевой показатель «Снижение затрат на топливо (по отношению к уровню 2015 года)» определяется на основании данных формы №1-предприятие, утвержденной приказом Росстата от 15 июля 2015 г. № 320 (п. 1.32.4 Федерального плана статистических работ).

Показатель «Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций» определяется на базе статистических данных о количестве автомобильных газонаполнительных компрессорных станций на дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения по данным формы 1-ДГ, утвержденной приказом Росстата от 23 сентября 2013 г. № 379, и на дорогах местного значения по данным формы №3 - ДГ(мо), утвержденной приказом Росстата от 3 августа 2016 г. № 385.

Следует отметить, что в рамках реализации Программы планируется правовая регламентация терминов и расширение на этой базе статистического инструментария наблюдения за процессами использования природного газа в качестве моторного топлива.

# РАЗДЕЛ 14. Обоснование необходимости и достаточности набора контрольных событий Плана реализации государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»

Набор контрольных событий проекта плана реализации государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» на 2018 год и на плановый период 2019- 2020 годов (далее - план реализации) сформирован в соответствии с требованиями, определенными пунктом 31 Методических указаний по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденных приказом Минэкономразвития России от 16 сентября 2016 г. № 582.

Одним из основных принципов формирования государственной программы является увязка целей и задач в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива, указанных в Программе, и объемов и источников финансирования.

Контроль использования бюджетных ассигнований на реализацию основных мероприятий государственной программы является одним из приоритетов при управлении государственной программой, в связи с чем, в целях раннего предупреждения возникновения проблем и отклонений хода реализации основных мероприятий, финансируемых за счет средств федерального бюджета, план реализации сформирован из контрольных событий таких основных мероприятий.

Основными направлениями, финансируемыми целевым образом из федерального бюджета в рамках подпрограммы 1 «Автомобильный транспорт» Программы, является субсидирование части затрат субъектов Российской Федерации на приобретение автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и создание газозаправочной инфраструктуры и субсидирование производителей автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива. Соответствующие контрольные события, обеспечивающие контроль за расходованием средств из федерального бюджета, включены в план реализации. Также в план реализации включены контрольные события, отражающие научно-техническое обеспечение достижения целей и решения задач подпрограммы.

По подпрограмме 2 «Железнодорожный транспорт» основными статьями расходов федерального бюджета является государственная поддержка приобретения локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, и производство газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, тягового подвижного состава, локомобилей и локомотивов, использующих природный газ в качестве моторного топлива, соответствующие контрольные события включены в план реализации.

Кроме этого, предусматривается предоставление субсидий инвесторам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на реализацию инвестиционных проектов по созданию инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом, что также нашло отражение в плане реализации.

Основной задачей подпрограммы 3 «Морской и речной транспорт» является увеличение численности парка судов морского и речного флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок, в том числе на основе развития системы лизинга, что нашло отражение в контрольных событиях плана деятельности. Не менее важным вопросом является нормативно-техническое обеспечение внедрения природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте, соответствующие контрольные события предусмотрены в плане деятельности.

По подпрограмме 4 «Воздушный транспорт» в плане деятельности предусмотрены контрольные события, необходимые для контроля процессов субсидирования частичной компенсации затрат на переоборудование существующего парка наземной обслуживающей техники в аэропортах. Кроме этого, важным направлением реализации подпрограммы является проведение научных исследований и опытно-конструкторских работ, обеспечивающих расширение объема и области использования газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте, что нашло отражение в составе контрольных событий по подпрограмме.

Подпрограмма 5 «Техника специального назначения» включает государственную поддержку субъектов Российской Федерации в части перевода коммунальной техники на использование природного газа в качестве моторного топлива, субсидии производителям на компенсацию части затрат, связанных с производством спецтехники, использующей природный газ в качестве моторного топлива, и субсидии инвесторам на возмещение части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в российских кредитных организациях на реализацию инвестиционных проектов по созданию инфраструктуры для специальной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива. Соответствующие контрольные события включены в план реализации.

Подпрограмма 6 «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы» имеет обеспечивающий характер и направлена на достижение целей и решение задач Программы в целом. В число контрольных событий плана реализации по подпрограмме включены события, характеризующие разработку наиболее важных нормативных и нормативно-технических документов, необходимых для реализации Программы

По мнению ответственного исполнителя Программы, с учетом структуры Программы и приоритетов государственной политики в сфере расширения использования природного газа в качестве моторного топлива, предложенные в проекте плана реализации набор и распределение контрольных событий обеспечивают проведение качественного мониторинга реализации Программы и позволяют своевременно выявить отклонения хода реализации Программы, не усложняя системы контроля и отчетности.

# РАЗДЕЛ 15. Методика оценки эффективности Программы

I. Общие положения

1. Методика оценки эффективности государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» (далее – Методика)[[1]](#footnote-1) определяет требования к оценке эффективности реализации государственной программы «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» (далее – государственная программа) в целях внутреннего контроля Министерством транспорта Российской Федерации как ответственного исполнителя государственной программы хода ее реализации.

2. Понятия, используемые в настоящей Методике, соответствуют определениям, данным в Порядке разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ Российской Федерации (далее – Порядок), утвержденном постановлением Правительства Российской Федерации от 2 августа 2010 г. № 588 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 32, ст. 4329; 2012, № 22, ст. 2871; № 51, ст. 7218; № 53, ст. 7915; 2013, № 43, ст. 5557; 2014, № 15, ст. 1750, № 30, ст. 4317; № 48, ст. 6877; 2015, № 2, ст. 459, 461; 2016, № 7, ст. 998; № 15, ст. 2101; № 22, ст. 3231; № 38, ст. 5552, № 43, ст. 6028; № 59, ст. 7098) и Методических указаниях по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденных приказом Минэкономразвития России от 16 сентября 2016 г. № 582 (зарегистрирован Минюстом России от 10 октября 2016 г., регистрационный № 43976).

3. Методика представляет собой алгоритм оценки эффективности реализации государственной программы и основана на оценке ее результативности с учетом объемов финансового обеспечения, направленных на ее реализацию.

Методика оценки эффективности государственной программы включает:

оценку степени достижения целей и решения задач подпрограмм и государственной программы в целом;

оценку степени реализации основных мероприятий (мероприятий) подпрограмм;

оценку степени соответствия объемов финансирования подпрограмм запланированному уровню ассигнований из федерального бюджета и эффективности их использования;

оценку эффективности реализации подпрограмм;

оценку эффективности реализации государственной программы.

4. Оценка эффективности реализации государственной программы проводится в три этапа.

На первом этапе определяется оценка степени достижения целей и решения задач подпрограмм и государственной программы.

На втором этапе определяется эффективность реализации подпрограмм с учетом оценки степени достижения целей и решения задач, реализации мероприятий, а также оценки степени соответствия фактических затрат запланированному уровню бюджетных ассигнований и эффективности их использования.

На третьем этапе определяется эффективность государственной программы с учетом оценки степени достижения показателей (индикаторов) целей и задач государственной программы и оценки эффективности реализации подпрограмм.

5. Результаты оценки эффективности представляются в составе годового отчета о ходе реализации и оценке эффективности государственной программы.

II.Оценка степени достижения целей и решения задач

подпрограмм и государственной программы

6. Оценка степени достижения целей и решения задач подпрограмм и государственной программы определяется на основе оценки степени достижения плановых значений показателей (индикаторов).

В качестве плановых значений показателей (индикаторов) государственной программы, подпрограмм принимаются значения показателей (индикаторов) утвержденной редакции государственной программы, откорректированной в установленном порядке.

В случае если откорректированная редакция государственной программы не утверждена на дату подготовки отчета, в качестве плановых значений показателей (индикаторов) принимаются значения проекта государственной программы, внесенного в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.

7. Оценка степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) государственной программы характеризует степень реализации государственной программы и определяется по формуле:

 СР= ∑ СД i / N,

где:

СР - оценка степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) государственной программы;

СДi – оценка степени достижения планового значения i-го показателя (индикатора) государственной программы;

N – число показателей (индикаторов), характеризующих цели и задачи государственной программы.

Оценка степени достижения планового значения показателя (индикатора) государственной программы (СДi) определяется по следующим формулам:

для показателя (индикатора), желаемой тенденцией развития которого является увеличение его значения:

 СДi = Пфi / Ппi

для показателя (индикатора), желаемой тенденцией развития которого является снижение его значения:

СДi = Ппi / Пфi,

где:

Пфi - значение i-го показателя (индикатора) государственной программы, фактически достигнутое на конец отчетного периода;

Ппi - плановое значение i-го показателя (индикатора) государственной программы.

8. Оценка степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) подпрограмм характеризует степень реализации подпрограмм и рассчитывается по формуле:

 СР(j) = ∑ СД i(j) / N(j),

где:

СРj – оценка степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) j - подпрограммы;

СДi(j) – оценка степени достижения планового значения i-го показателя (индикатора) j - подпрограммы;

N(j), – число показателей (индикаторов) j - подпрограммы.

III. Эффективность реализации подпрограмм

9. Эффективность реализации подпрограмм включает:

оценку степени реализации мероприятий подпрограмм;

оценку степени соответствия объемов финансирования из федерального бюджета подпрограмм запланированному уровню;

оценку эффективности использования средств федерального бюджета при реализации подпрограмм.

10. Оценка степени реализации мероприятий подпрограмм рассчитывается для каждой подпрограммы по следующей формуле:

СРмj = Мвj/ Мj,

где:

СРмj – оценка степени реализации мероприятий j-ой подпрограммы;

Мвj – количество мероприятий, выполненных в полном объеме в отчетном году в рамках j-ой подпрограммы;

Мj – общее количество мероприятий, запланированных к реализации в отчетном году в рамках j-ой подпрограммы.

Оценка степени реализации мероприятий подпрограмм рассчитывается только для мероприятий, полностью или частично реализуемых за счет средств федерального бюджета.

Мероприятие считается выполненным в полном объеме при достижении следующих результатов:

мероприятие считается выполненным в полном объеме, если наступили все контрольные события, запланированные на отчетный год в детальном плане-графике реализации государственной программы;

мероприятие, результаты которого оцениваются в детальном плане-графике реализации государственной программы на основании количественных значений показателей (индикаторов), считается выполненным в полном объеме, если фактически достигнутое значение показателя (индикатора) составляет не менее 95% от запланированного значения и не хуже, чем значение показателя (индикатора), достигнутое в году, предшествующем отчетному, с учетом корректировки объемов финансирования по мероприятию[[2]](#footnote-2);

 мероприятие, предусматривающее оказание государственных услуг (работ) на основании государственных заданий, финансовое обеспечение которых осуществляется за счет средств федерального бюджета, считается выполненным в полном объеме в случае выполнения сводных показателей государственных заданий по объему и по качеству государственных услуг (работ) не менее чем на 95% от установленных значений на отчетный год.

11. Оценка степени соответствия объемов финансирования из средств федерального бюджета подпрограмм (федеральных целевых программ) запланированному уровню расходов рассчитывается для каждой подпрограммы (федеральной целевой программы) как отношение фактических расходов на реализацию подпрограммы (федеральной целевой программы) в отчетном году к их плановым значениям по следующей формуле:

ССj = Зфj / Зпj,

где:

ССj – оценка степени соответствия объемов финансирования из средств федерального бюджета j-ой подпрограммы в отчетном году запланированному уровню расходов из средств федерального бюджета;

Зфj – фактические расходы федерального бюджета на реализацию j-ой подпрограммы в отчетном году;

Зпj – плановые расходы федерального бюджета на реализацию j-ой подпрограммы в отчетном году.

12. Оценка эффективности использования средств федерального бюджета рассчитывается для каждой подпрограммы как отношение оценки степени реализации мероприятий подпрограммы к оценке степени соответствия объемов финансирования из средств федерального бюджета подпрограммы запланированному уровню расходов по следующей формуле:

Эисj = СРмj / ССj,

где:

Эисj – оценка эффективности использования средств федерального бюджета j-ой подпрограммы;

СРмj – оценка степени реализации мероприятий, финансируемых из средств федерального бюджета, j-ой подпрограммы;

ССj – оценка степени соответствия объемов финансирования из средств федерального бюджета запланированному уровню расходов j-ой подпрограммы.

13. Эффективность реализации подпрограммы определяется в зависимости от оценки степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) подпрограммы и оценки эффективности использования средств федерального бюджета по следующей формуле:

ЭРj = СРj\*Эисj,

где:

ЭРj – эффективность реализации j-ой подпрограммы;

СРj – оценка степени достижения плановых значений показателей (индикаторов) j-ой подпрограммы;

Эисj – оценка эффективности использования средств федерального бюджета на реализацию j-ой подпрограммы.

14. Эффективность реализация подпрограммы признается высокой, если значение ЭРj составляет не менее 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы признается средней, если значение ЭРj составляет от 0,7 до 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы признается низкой, если значение ЭРj составляет менее 0,7.

IV.Оценка эффективности реализации государственной программы

15. Эффективность реализации государственной программы определяется в зависимости от оценки степени достижения показателей (индикаторов) целей и задач государственной программы и эффективности реализации, входящих в нее подпрограмм , по следующей формуле:

 М

Эгп = 0,5\* СР + 0,5\*∑ЭРj\*kj / М,

 1

где:

Эгп – эффективность реализации государственной программы;

СР – оценка степени реализации государственной программы (степень достижения плановых значений показателей (индикаторов) целей и задач государственной программы);

ЭРj – эффективность реализации j-ой подпрограммы (федеральной целевой программы);

М – количество подпрограмм;

kj – коэффициент значимости подпрограммы (федеральной целевой программы) для достижения целей государственной программы.

Коэффициент значимости подпрограммы (федеральной целевой программы) определяется по формуле:

kj = Фj/Ф,

где:

Фj – объем фактических расходов из федерального бюджета на реализацию j-той подпрограммы (федеральной целевой программы) в отчетном году;

 Ф - объем фактических расходов из федерального бюджета на реализацию государственной программы;

15. Эффективность реализация государственной программы признается высокой, если значение Эгп составляет не менее 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы (федеральной целевой программы) признается средней, если значение Эгп составляет от 0,7 до 0,9.

Эффективность реализации подпрограммы (федеральной целевой программы) признается низкой, если значение Эгп составляет менее 0,7.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Список применяемых терминов

ГМТ – газомоторное топливо;

АГЗС – комплекс оборудования, осуществляющий заправку автомобилей и других транспортных средств, двигатели которых конвертированы или изначально рассчитаны на работу на сжиженном нефтяном газе и имеют соответствующую систему;

 СУГ = СНГ **(**ГОСТ Р 41.83-2004 анг. — L P G — Liquified Petroleum Gas – сжиженный нефтяной газ **)** – сжиженный углеводородный газ (пропан-бутановая смесь);

Природный газ как моторное топливо используется в двух видах:

КПГ – компримированный (сжатый) природный газ;

СПГ – сжиженный природный газ;

ГРС – газораспределительная станция. Устройство для подготовки, понижения и поддержания нормативного давления и подогрева газа. Необходима для обеспечения условий безопасного потребления газа населенными пунктами и производственными объектами;

АГНКС – обособленный объект заправки (совокупность зданий, сооружений, технологического оборудования и инженерных коммуникаций), предназначенный для производства, накопления и выдачи компримированного природного газа с целью заправки транспорта;

КриоАГЗС – объект потребления сжиженного природного газа, предназначенный для приема и хранения сжиженного природного газа с последующей заправкой транспортных средств;

ГСПГ (L-CNG-станция) – станция газификации СПГ;

Газотепловоз – вид локомотива, на котором в качестве моторного топлива используется природный газ. Маневровые газотепловозы работают на сжатом природном газе с добавлением дизельного топлива;

Газотурбовоз – локомотив с газотурбинным двигателем. На нем используется электрическая передача: газотурбинный двигатель, который работает на сжиженном природном газе, соединён с генератором, а вырабатываемый последним ток подаётся на электродвигатели, которые и приводят локомотив в движение;

Криогенное оборудование – комплекс приспособлений, позволяющих работать с газами (кислородом, аргоном, азотом, метаном и др.) при температурах ниже 120 К (-153° С). Предназначено для лабораторного и промышленного использования, для получения, транспортировки и хранения криогенных жидкостей;

FFV (Flex-Fuel Vehicle) – автомобиль с гибридным видом топлива – транспортное средство, обладающее двигателем, который эксплуатируется на смеси бензина и этанола или бензина и метана.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**Перечень стратегических документов,**

**действующих в сфере реализации государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»**

1. Концепция долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 ноября 2008 г. № 1662-р.

2. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, в редакции распоряжения Правительства Российской Федерации от 11 июня 2014 года №1032-р.

# 3. Федеральный закон от 23 ноября 2009 г. № 261-ФЗ «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»

# 4. Федеральный закон от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»

5. Энергетическая стратегия Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 ноября 2009 г. № 1715-р.

6. Поручение Президента Российской Федерации от 18 октября 2004 г. № ПР-1686 ГС «О стимулировании широкомасштабного перевода сельскохозяйственной техники на газомоторное топливо»

7. Поручение Правительства Российской Федерации от 25 октября 2004 г. № МФ-П-5799 «Комплексная программа по стимулированию широкомасштабного внедрения современных технологий перевода сельскохозяйственной техники на газомоторное топливо»

8. Перечень поручений Президента Российской Федерации по итогам совещания по вопросу расширения использования газа в качестве моторного топлива от 14 мая 2013 г. № 1298.

## 9. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 13 мая 2013 г. № 767-р «О регулировании отношений в сфере использования газового моторного топлива, в том числе природного газа в качестве моторного топлива»

10. Федеральный закон от 30 ноября 2013 г. № 318-ФЗ «О внесении изменений в [статьи 13](http://docs.cntd.ru/document/901881964) и [24 Федерального закона «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности](http://docs.cntd.ru/document/901881964)» и [статьи 1](http://docs.cntd.ru/document/901988610) и [3 Федерального закона «Об экспорте газа](http://docs.cntd.ru/document/901988610)»

11. Федеральный закон от 22 февраля 2017 г. № 22-ФЗ «О внесении изменения в Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»

12. Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2011 г. № 2227-р

13. Стратегия социально-экономического развития Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2025 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2009 г. № 2094-р.

14. Государственная программа Российской Федерации «Энергоэффективность и развитие энергетики», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 г. № 321

15. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р.

16. Государственная программа Российской Федерации «Развитие судостроения на 2013–2030 годы», утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 декабря 2012 г. № 2514-р

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

## 18. Стратегия развития холдинга «Российские железные дороги» на период до 2030 года

19. Стратегия социально-экономического развития Уральского федерального округа на период до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2011 г. № 1757-р.

20. Стратегия социально-экономического развития Сибири до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 июля 2010 г. № 1120-р.

21. Стратегия социально-экономического развития Северо-Западного федерального округа до 2020 года, утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 ноября 2011 г. № 2074-р.

 ПРИЛОЖЕНИЕ 3

**Оценка применения мер государственного регулирования в сфере реализации государственной программы**

**Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»**

| № п/п | Наименование меры | Показатель применения меры | Финансовая оценка результата (тыс. руб.), годы | Краткое обоснование необходимости применения для достижения цели государственной программы |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|   | 2018 | 2019 | 2020 |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
|  | Подпрограмма 1 «Автомобильный транспорт» |
| 1. | Введение дифференцированной ставки транспортного налога на автомобильные транспортные средства, использующие природный газ в качестве моторного топлива | Выпадающие доходы федерального бюджета | 53570,8 | 183056,0 | 236223,0 | Учитывая, что в российском парке автомобильной техники значительная часть транспортных средств имеет большой срок эксплуатации и высокий уровень выбросов вредных веществ в атмосферу, данная мера позволит ускорить обновление указанных транспортных средств, а также улучшить экологическую ситуацию. Необходимо отметить, что реализация данной меры является важным аспектом формирования экономических стимулов обновления автомобильного парка, что позволит сформировать на территории Российской Федерации полноценную систему рециклинга.Льгота по транспортному налогу уменьшит отчисления в консолидированный бюджет субъектов Российской Федерации. Финансовая оценка выпадающих доходов представлена. Вместе с тем это позволит направить высвободившиеся средства на финансирование проектов по расширению использования природного газа в качестве газомоторного топлива.Выпадающие доходы федерального бюджета могут составить в 2018 году 53,6 млн. рублей, в 2019 году -183,1 млн. рублей, в 2020 году – 236,2 млн. рублей |
| 2 | Стимулирование приобретения транспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива | Выпадающиедоходы бюджетной системы | 6000000,0 | 8000000,0 | 10000000,0 | Использование автомобильными транспортными средствами природного газа в качестве моторного топлива позволит снизить себестоимость перевозок и влияние автомобильного транспорта на окружающую среду.Выпадающие доходы федерального бюджета могут составить в 2018 году 6,0 млрд.. рублей, в 2019 году - 8,0 млрд. рублей, в 2020 году - 10,0 млрд. рублей |
|  | Подпрограмма 2 «Железнодорожный транспорт» |
| 3. | Стимулирование производства российскими производителями газотурбинной установки на базе газотурбинного двигателя Е 70/8РД, тягового подвижного состава, локомобилей и локомотивов, использующих газомоторное топливо | Выпадающиедоходы бюджетной системы | 0,0 | 109114,2 | 114133,4 | Увеличение численности парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего газомоторное топливо, и обеспечение надежности его эксплуатации. Внедрение на сети железных дорог Российской Федерации инновационной продукции транспортного машиностроения, повышение безопасности перевозок железнодорожным транспортом.Выпадающие доходы федерального бюджета составят в 2019 году – 109,1 млн. рублей, в 2020 году – 114,1 млн. рублей. |
|  | Подпрограмма 3 «Морской и речной транспорт» |
|  | Стимулирование приобретения инновационных морских и речных судов  | Выпадающие доходы бюджетной системы | 2349252,6 | 2789103,1 | 3 366923,7 | Внедрение в Российской Федерации речных и морских судов, использующих газомоторное топливо. Повышение безопасности перевозок морским и речным транспортом |
|  | Подпрограмма 5 «Техника специального назначения» |
| 4. | Введение дифференцированной ставки транспортного налога на коммунальную технику, использующую природный газ в качестве моторного топлива | Выпадающие доходы бюджетной системы | 2550,7 | 2692,0 | 2759,3 | Наличие вышеуказанных налоговых льгот оказывает положительное влияние на расширение использования природного газа в качестве моторного топлива.Данная мера позволит ускорить обновление указанных транспортных средств, а также улучшить экологическую ситуацию. Необходимо отметить, что реализация данной меры является важным аспектом формирования экономических стимулов обновления автомобильного парка, что позволит сформировать на территории Российской Федерации полноценную систему рециклинга.Льгота по транспортному налогу уменьшит отчисления в консолидированный бюджет субъектов Российской Федерации. Финансовая оценка выпадающих доходов представлена. Вместе с тем это позволит направить высвободившиеся средства на финансирование проектов по расширению использования природного газа в качестве газомоторного топлива.Выпадающие доходы федерального бюджета могут составить в 2018 году 2,6 млн. рублей, в 2019 году - 2,7 млн. рублей, в 2020 году – 2,8 млн. рублей  |
| 5. | Формирование мер экономического стимулирования использования природного газа в качестве моторного топлива | Выпадающие доходы бюджетной системы | 5802569,5 | 6139118,5 | 6476770,0 | Использование техникой специального назначения природного газа в качестве моторного топлива позволит снизить себестоимость перевозок и влияние техники специального назначения на окружающую среду.Выпадающие доходы федерального бюджета могут составить в 2018 году 6,0 млрд. рублей, в 2019 году -8,0 млрд. рублей, в 2020 году - 10,0 млрд. рублей |

ПРИЛОЖЕНИЕ 4

**Ресурсное обеспечение и прогнозная (справочная) оценка расходов федерального бюджета, бюджетов государственных внебюджетных фондов, консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации и юридических лиц на реализацию целей государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» (тыс. руб.)**

| Статус | Наименование государственной программы, подпрограммы государственной программы, федеральной целевой программы, ведомственной целевой программы, основного мероприятия | Источник финансирования | Оценка расходов (тыс. руб.), годы |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Государственная программа Российской Федерации | Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения | Всего: | 65 916 319,60 | 134 578 247,00 | 188761209,50 | 184732490,70 | 195618094,38 |
| федеральный бюджет | 17 595 665,70 | 23 946 248,90 | 33186957,60 | 41548886,90 | 45165127,48 |
| консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 2 100 000,00 | 2 800 000,00 | 3500000,00 | 4200000,00 | 4900000,00 |
|  |  | юридические лица | 46 220 653,90 | 107 831 998,10 | 152074251,90 | 138983603,80 | 145552966,90 |
| Подпрограмма 1 | Автомобильный транспорт | Всего: | 55381682,60 | 111107537,10 | 120299151,30 | 143217451,50 | 160614583,50 |
|  |  | федеральный бюджет | 10028500,00 | 13281350,00 | 16044485,00 | 19718933,50 | 21927344,70 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 2100000,00 | 2800000,00 | 3500000,00 | 4200000,00 | 4900000,00 |
|  |  | юридические лица | 43253182,60 | 95026187,10 | 100754666,30 | 119298518,00 | 133787238,80 |
| Основное мероприятие 1.1. | Государственная поддержка увеличения численности парка автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 32132257,00 | 43294566,70 | 54429063,10 | 66307365,80 | 77710437,30 |
|  |  | федеральный бюджет | 9200000,00 | 12300000,00 | 15000000,00 | 18500000,00 | 20675500,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 2100000,00 | 2800000,00 | 3500000,00 | 4200000,00 | 4900000,00 |
|  |  | юридические лица | 20832257,00 | 28194566,70 | 35929063,10 | 43607365,80 | 52134937,30 |
| Основное мероприятие 1.2. | Развитие сети газозаправочной инфраструктуры для автотранспортных средств | Всего | 18325925,60 | 35197120,40 | 26857653,20 | 31396407,20 | 30979298,39 |
|  |  | федеральный бюджет | 605000,00 | 665500,00 | 732050,00 | 805255,00 | 826996,89 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 17720925,60 | 34531620,40 | 26125603,20 | 30591152,20 | 30152301,50 |
| Основное мероприятие 1.3. | Развитие сервисной инфраструктуры в сфере автомобильного транспорта, использующего природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 4800000,00 | 32450000,00 | 38900000,00 | 45350000,00 | 51756750,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 100000,00 | 150000,00 | 200000,00 | 250000,00 | 256750,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 4700000,00 | 32300000,00 | 38700000,00 | 45100000,00 | 51500000,00 |
| Основное мероприятие 1.4. | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области расширения использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | Всего | 123500,00 | 165850,00 | 112435,00 | 163678,50 | 168097,82 |
|  | федеральный бюджет | 123500,00 | 165850,00 | 112435,00 | 163678,50 | 168097,82 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Подпрограмма 2 | Железнодорожный транспорт | Всего | 3339401,60 | 5664699,70 | 8799721,30 | 13089332,30 | 13120943,88 |
|  |  | федеральный бюджет | 3007000,00 | 5410100,00 | 8533410,00 | 12097051,00 | 12423671,38 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 332401,60 | 254599,70 | 266311,30 | 992281,30 | 697272,50 |
| Основное мероприятие 2.1 | Государственная поддержка увеличения численности локомотивов, работающих на газомоторном топливе | Всего | 2687000,00 | 5177599,70 | 8203311,30 | 12067865,90 | 12462584,50 |
|  |  | федеральный бюджет | 2687000,00 | 4923000,00 | 7937000,00 | 11456000,00 | 11765312,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 254599,70 | 266311,30 | 611865,90 | 697272,50 |
| Основное мероприятие 2.2 | Создание инфраструктуры для обеспечения локомотивов сжиженным природным газом | Всего | 453401,60 | 133100,00 | 146410,00 | 541466,40 | 165399,38 |
|  | федеральный бюджет | 121000,00 | 133100,00 | 146410,00 | 161051,00 | 165399,38 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 332401,60 | 0,00 | 0,00 | 380415,40 | 0,00 |
| Основное мероприятие 2.3 | Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области внедрения природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте | Всего | 199000,00 | 354000,00 | 450000,00 | 480000,00 | 492960,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 199000,00 | 354000,00 | 450000,00 | 480000,00 | 492960,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Подпрограмма 3 | Морской и речной транспорт | Всего | 3019252,60 | 13952415,20 | 45697626,50 | 19693911,10 | 12315245,40 |
|  |  | федеральный бюджет | 3019252,60 | 3509103,10 | 4186923,70 | 4870308,50 | 5683860,10 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 10443312,10 | 41510702,80 | 14823602,60 | 6631385,30 |
| Основное мероприятие 3.1 | Государственная поддержка увеличения численности парка морских и речных судов, работающих на газомоторном топливе | Всего | 2349252,60 | 11146262,90 | 42695511,20 | 16541418,50 | 11421755,40 |
|  | федеральный бюджет | 2349252,60 | 2789103,10 | 3366923,70 | 4000308,50 | 4790370,10 |
|  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации |  |  |  |  |  |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 8357159,80 | 39328587,50 | 12541110,00 | 6631385,30 |
| Основное мероприятие 3.2 | Создание инфраструктуры для бункеровки морских и речных судов, использующих газомоторное топливо | Всего | 270000,00 | 2356152,30 | 2502115,30 | 2602492,60 | 328640,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 270000,00 | 270000,00 | 320000,00 | 320000,00 | 328640,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 2086152,30 | 2182115,30 | 2282492,60 | 0,00 |
| Основное мероприятие 3.3 | Научно-исследовательские и опытно- конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на водном транспорте | Всего | 400000,00 | 450000,00 | 500000,00 | 550000,00 | 564850,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 400000,00 | 450000,00 | 500000,00 | 550000,00 | 564850,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Подпрограмма 4 | Воздушный транспорт | Всего | 100000,00 | 115000,00 | 2621021,40 | 2656300,40 | 2831645,40 |
|  |  | федеральный бюджет | 100000,00 | 115000,00 | 2528000,00 | 2559000,00 | 2628093,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 93021,40 | 97300,40 | 203552,40 |
| Основное мероприятие 4.1 | Государственная поддержка увеличения численности наземной авиационной техники в аэропортах, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 0,00 | 0,00 | 1531021,40 | 1536300,40 | 1681405,40 |
|  | федеральный бюджет | 0,00 | 0,00 | 1438000,00 | 1439000,00 | 1477853,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 93021,40 | 97300,40 | 203552,40 |
| Основное мероприятие 4.2 | Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения газомоторного топлива на воздушном транспорте | Всего | 100000,00 | 115000,00 | 1090000,00 | 1120000,00 | 1150240,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 100000,00 | 115000,00 | 1090000,00 | 1120000,00 | 1150240,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Подпрограмма 5 | Техника специального назначения | Всего | 3875982,80 | 3538595,00 | 11143689,00 | 5875495,40 | 6535676,20 |
|  |  | федеральный бюджет | 1240913,10 | 1430695,80 | 1694138,90 | 2103593,90 | 2302158,30 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 2635069,70 | 2107899,20 | 9449550,10 | 3771901,50 | 4233517,90 |
| Основное мероприятие 5.1 | Государственная поддержка увеличения численности техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 2094565,70 | 1673429,20 | 7637139,50 | 3062829,40 | 3293151,30 |
|  |  | федеральный бюджет | 418913,10 | 502695,80 | 686138,90 | 899593,90 | 1054946,30 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 1675652,60 | 1170733,40 | 6951000,60 | 2163235,50 | 2238205,00 |
| Основное мероприятие 5.2 | Развитие газозаправочной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 1050617,10 | 1099565,80 | 2807549,50 | 1978666,00 | 2386006,90 |
|  |  | федеральный бюджет | 561000,00 | 664000,00 | 775000,00 | 926000,00 | 961706,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 489617,10 | 435565,80 | 2032549,50 | 1052666,00 | 1424300,90 |
| Основное мероприятие 5.3 | Развитие сервисной инфраструктуры в сфере техники специального назначения | Всего | 730800,00 | 765600,00 | 699000,00 | 834000,00 | 856518,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 261000,00 | 264000,00 | 233000,00 | 278000,00 | 285506,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 469800,00 | 501600,00 | 466000,00 | 556000,00 | 571012,00 |
| Основное мероприятие 5.4 | Научно-исследовательские и опытно конструкторские работы в области внедрения техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Всего | 50000,00 | 51350,00 | 52736,45 | 54160,33 | 55622,66 |
|  |  | федеральный бюджет | 50000,00 | 51350,00 | 52736,45 | 54160,33 | 55622,66 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Подпрограмма 6 | Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы | Всего | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 | 200000,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Основное мероприятие 6.1 | Научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования природного газа в качестве моторного топлива | Всего | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 | 50000,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| Основное мероприятие 6.2 | Создание комплексной системы информационной поддержки популяризации перехода транспортных средств и техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива | Всего | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 |
|  |  | федеральный бюджет | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 | 150000,00 |
|  |  | консолидированные бюджеты субъектов Российской Федерации | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
|  |  | юридические лица | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

**Связи целей и задач государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» с целевыми показателями (индикаторами)**

| №№ п/п | Наименование государственной программы, подпрограммы  | Цели, задачи государственной программы, подпрограммы  | Показатели (индикаторы)  |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Государственная программа Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» | Цель 1. Повышение эффективности функционирования транспортных средств за счет снижения себестоимости перевозок | Снижение затрат на топливо (по отношению к уровню 2015 года)Индекс потребления природного газа в качестве моторного топлива (по отношению к уровню 2015 года) |
| Цель 2. Снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье населения | Объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство (по отношению к уровню 2015 году)Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топливаОбъем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива |
| Задача 1. Стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | Объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте |
| Задача. 2. Стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте  |
| Задача 3. Стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на морском и речном транспорте  |
| Задача 4. Стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте  |
| Задача 5. Стимулирование использования природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | Объем потребления природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения |
|  |  | Задача 6. Повышение эффективности мер государственного управления процессами стимулирования использования природного газа в качестве моторного топлива | Доля внебюджетного финансирования мероприятий от общего объема финансирования Программы |
| 2 | Подпрограмма «Автомобильный транспорт» | Цель подпрограммы 1.1 Расширение использования природного газа в качестве газомоторного топлива на автомобильном транспорте для снижения себестоимости перевозок и уменьшения негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспортеОбъем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте |
| Задача подпрограммы 1.1 Обеспечение поэтапного перехода автотранспортных средств на использование природного газа в качестве моторного топлива  | Количество автотранспортных средств, имеющих возможность использования компримированного природного газа в качестве моторного топливаКоличество автотранспортных средств, имеющих возможность использования сжиженного природного газа в качестве моторного топлива  |
| Задача подпрограммы 1.2 Синхронизированное развитие парка газомоторных автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива, мощностей по его производству, газозаправочной и сервисной инфраструктуры  | Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станцийКоличество криогенных автозаправочных станций (стационарных и передвижных)  |
| Задача подпрограммы 1.3. Стимулирование исследований по разработке и производству автотранспортных средств, использующих природный газ в качестве моторного топлива | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспортеОбъем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте |
| 3 | Подпрограмма 2. «Железнодорожный транспорт» | Цель подпрограммы 2.1 Стимулирование использования газомоторного топлива на железнодорожном транспорте для повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного воздействия железнодорожного транспорта на окружающую среду | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте |
| Задача подпрограммы 2.1. Создание условий для использования сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на тяговом подвижном составе железнодорожного транспорта  | Численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива  |
| Задача подпрограммы 2.2. Синхронизированное развитие парка газотурбовозов и газотепловозов, мощностей по производству сжиженного природного газа для железнодорожного транспорта, газотранспортной инфраструктуры и инфраструктуры технического обслуживания и ремонта локомотивов, работающих на сжиженном природном газе | Количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных дорог |
|  |  | Задача подпрограммы 2.3. Стимулирование исследований по разработке и производству тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте |
| 4 | Подпрограмма 3 «Морской и речной транспорт» | Цель подпрограммы 3.1. Стимулирование использования сжиженного природного газа на морском и речном транспорте для повышения эффективности перевозок и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду | Объем потребления сжиженного природного газа для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте |
|  |  | Задача подпрограммы 3.1 Создание условий для использования природного газа для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте | Количество судов морского флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок Количество судов речного флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок  |
|  |  | Задача подпрограммы 3.2 Развитие объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах и на внутренних водных путях | Количество объектов для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах Российской Федерацииколичество объектов для хранения и бункеровки газомоторного топлива на внутренних водных путях Российской Федерации |
|  |  | Задача подпрограммы 3.3 Стимулирование исследований по разработке и производству морских и речных судов, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок | Объем потребления сжиженного природного газа для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте |
| 5 | Подпрограмма 4 «Воздушный транспорт» | Цель подпрограммы 4.1 Стимулирование использования газомоторного топлива на воздушном транспорте, в том числе на обслуживающей технике в аэропортах, для снижения затрат по обслуживанию пассажиров и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте |
|  |  |
|  |  | Задача подпрограммы 4.1 Создание условий для перевода наземной обслуживающей техники в аэропортах на использования природного газа в качестве моторного топлива | Количество наземной обслуживающей техники в аэропортах, работающей на газомоторном топливеКоличество передвижных газовых заправщиков, обслуживающих в аэропортах технику, работающую на газомоторном топливе |
| Задача подпрограммы 4.2 Стимулирование исследований по разработке и производству наземной авиационной техники в аэропортах и воздушных судов, использующих природный газ в качестве моторного топлива | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте |
| 6 | Подпрограмма 5. «Техника специального назначения**»** | Цель подпрограммы 5.1 Стимулирование перехода техники специального назначения на использование природного газа в качестве моторного топлива для снижения себестоимости работ и услуг и уменьшения негативного воздействия на окружающую среду | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначенияОбъем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения |
| Задача подпрограммы 5.1 Создание условий для расширения использования природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения  | Количество тракторов, использующих газовое моторное топливоКоличество коммунальной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топливаКоличество дорожной и строительной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топливаКоличество карьерной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива |
| Задача подпрограммы 5.2. Стимулирование развития газозаправочной и сервисной инфраструктуры для техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций для техники специального назначения, работающей на газомоторном топливеКоличество передвижных автомобильных газовых заправщиков, обслуживающих технику специального назначенияКоличество передвижных криогенных автозаправочных станций, обслуживающих карьерную технику |
|  | Задача подпрограммы 5.3. Стимулирование исследований по разработке и производству техники специального назначения, использующей природный газ в качестве моторного топлива | Количество тракторов, использующих газовое моторное топливо Количество коммунальной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топливаКоличество дорожной и строительной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топливаКоличество карьерной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива |
| 7 | Подпрограмма 6. «Организационное, правовое, научное и информационное обеспечение реализации Программы» | Цель подпрограммы 6.1 Повышение эффективности реализации Программы  | Объемы выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство (по отношению к уровню 2015 года)Снижение затрат на топливо (по отношению к уровню 2015 года) |
| Задача подпрограммы 6.1 Научно-техническое обеспечение и сопровождение реализации государственной политики в сфере использования газомоторного топлива | Доля затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Программы |
| Задача подпрограммы 6.2. Развитие институциональной среды как комплекса мер государственного регулирования, стимулирующих переход на использование природного газа в качестве моторного топлива | Индекс потребления природного газа в качестве моторного топлива (по отношению к уровню 2015 года) |
| Задача подпрограммы 6.3. Стимулирование привлечения внебюджетных инвестиций и реализации инвестиционных проектов на условиях государственно-частного партнерства | Доля внебюджетного финансирования мероприятий от общего объема финансирования Программы |
| Задача подпрограммы 6.4. Формирование среды комплексной информационной поддержки внедрения газомоторного топлива на различных видах транспорта и технике специального назначения на всех уровнях государственного управления | Количество информационных сообщений по различным темам, связанным с внедрением газомоторного топлива в Российской ФедерацииКоличество проведенных общественно-значимых мероприятий, в том числе международных, посвященных вопросам внедрения газомоторного топлива |

ПРИЛОЖЕНИЕ 6

**Таблица 9 «Сведения о показателях (индикаторах), разрабатываемых в рамках работ, включенных в Федеральный план статистических работ»**

| N п/п | Наименование показателя | Пункт Федерального плана статистических работ | Наименование формы статистического наблюдения и реквизиты акта, в соответствии с которым утверждена форма | Субъект официального статистического учета |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | 1.5.8. | № 4-ТЭР «Сведения об использовании топливно-энергетических ресурсов, приказ Росстата от 11.08.2016 № 414 | Росстат |
|  | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте | 1.5.8 | № 4-ТЭР «Сведения об использовании топливно-энергетических ресурсов», приказ Росcтата  от 11.08.2016 № 414 | Росстат |
|  | Количество автотранспортных средств, имеющих возможность использования компримированного природного газа в качестве моторного топлива | 3.2 | №1-БДД. приказ Росстата от 21.01.2014 . № 42 и приказ МВД России от 2.04.2008 № 301 | МВД России |
|  | Количество автотранспортных средств, имеющих возможность использования сжиженного природного газа в качестве моторного топлива | 3.2 | №1-БДД приказ Росстата от 21.01.2014 № 42 и приказ МВД России от 2.04.2008 № 301 | МВД России |
|  | Количество тракторов, использующих газовое моторное топливо | 30.8.(1) | №1-МЕХ (ГМТ) «Отчет о наличии сельскохозяйственной техники, использующей газовое моторное топливо», приказ Росстата от 11.01. 2017 № 8 | Минсельхоз России |

**Таблица 9а «Сведения о порядке сбора информации и методике расчета показателя (индикатора) государственной программы**

**Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения»**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| N п/п | Наименование показателя | Ед. изм. | Определение показателя | Временные характери-стики показателя | Алгоритм формирования (формула) и методологические пояснения к показателю | Базовые показатели (используемые в формуле) | Метод сбораинформации,индекс формы отчетности  | ПунктФПСР | Объект и единица наблюдения | Охват единиц совокупности | Ответствен-ный за сбор данных по показате-лю | Рекви-зиты акта |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Объемы выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство (по отношению к уровню 2015 года) | про-цент | отношение общего объема выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство в году t к общему объему выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство в 2015 году | годовой  | Объемы выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство (по отношению к 2015 году) определяются по формуле:(Вt/В2015)х100, где:Вt – общий объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство в году t, тонн/ед.; В2015 –общий объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в расчете на одно транспортное средство в 2015 году, тонн/ед;Вt = Оt/(Чждt+ Чаt), где:Оt – общий объем выбросов вредных (загрязняющих) веществ от передвижных источников загрязнения в году t; тыс. тоннОt = Оатt + Ожтt, где Оатt – общий объем выбросов от автомобильного транспорта (грузовые и легковые автомобили, автобусы) в году t, тыс. тонн;Ожтt – общий объем выбросов от железнодорожного транспорта (тепловозы на магистралях, снабженные двигателями внутреннего сгорания) в году t, тыс. тонн;Чждt – количество тепловозов на магистралях, снабженных двигателями внутреннего сгорания, в году t, ед.;Чаt=Чгрt+Чабt+Члt, гдеЧгрt – количество грузовых автомобилей на конец года t, ед.;Чабt – количество автобусов на конец года t, ед.;Члt- количество легковых автомобилей на конец года t, ед.В2015 рассчитывается аналогично Вt для t = 2015 год. | Общий объем выбросов от автомобильного транспорта (грузовые и легковые автомобили, автобусы)Общий объем выбросов от железнодорожного транспорта (тепловозы на магистралях, снабженные двигателями внутреннего сгорания) |  «Методические рекомендации по оценке выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от передвижных источников (автомобильный и железнодорожный транспорт)», утверждены распоряжением Росприроднад-зора от 01.11.2013 № 6-р  | 57.2  |  |  | Роспри-роднадзор |  |
|  |  |  |  |  | Количество грузовых автомобилейКоличество автобусов общего пользованияКоличество легковых автомобилей | 1,№ 1-БДД от 21.01.2014 № 42 и приказ МВД России от 2.04.2008№ 301 | 3.2 |  |  | МВД России |  |
|  |  |  |  |  | Количество тепловозов на магистралях, снабженных двигателями внутреннего сгорания | 8, данные ОАО «РЖД» |  | Территориальные управления ОАО «РЖД» | 1 | Росжелдор |  |
|  | Снижение затрат на топливо (по отношению к уровню 2015 года) | про-цент | отношение объема затрат на топливо на автомобильном транспорте в отчетном году к затратам на топливо в 2015 г. | годовой, за отчетный период | Снижение затрат на топливо (по отношению к уровню 2015 года) определяется по формуле:(Зt/ЗП2015)х100, где:Зt - затраты на топливо на автомобильном транспорте в году t в ценах 2015 года, млн. руб.;З2015 - затраты на топливо на автомобильном транспорте в 2015 году, млн. руб. | затраты на топливо на автомобильном транспорте | 1, №1-предприятие от 15.07.2015 г. № 320 | 1.32.4 |  |  | Росстат |  |
|  | Индекс потребления природного газа в качестве моторного топлива (по отношению к уровню 2015 года) | про-цент | отношение объема потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном, железнодорожном, воздушном, морском и водном транспорте в отчетном году к объему потребления в 2015 году | годовой, за отчетный период | Индекс потребления природного газа автомобильным, железнодорожным, авиационным и водным транспортом (по отношению к 2015 году) определяется по формуле:(Пt/П2015)х100, где:Пt - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в году t, млн. м3;П2015 - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в 2015 году.Пt=Павт+Пжд+Пга+ Пвод+ Птех, где:Павт - расход природного газа в качестве моторного топлива в году t на автомобильном, млн. м3;Пжд - расход природного газа в качестве моторного топлива топлива в году t на железнодорожном транспорте, млн. м3;Пга - расход природного газа в качестве моторного топлива в году t на воздушном транспорте, млн. м3;Пвод - расход природного газа в качестве моторного топлива в году t на водном транспорте, млн. м3.Птех – расход природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения, млн. м3. | Расход природного газа в качестве моторного топлива  расход природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте;расход природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте;расход природного газа в качестве моторного топлива на водном транспорте. | 1, № 4-ТЭР от 11.08.2016 № 414 | 1.5.8 |  |  | Росстат |  |
|  |  |  |  |  | расход природного газа в качестве моторного топлива автомобильном транспортом | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  |  |  |  |  | расход природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива  | млн.м3 | общий объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте и техникой специального назначения | годовой, за отчетный период | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива определяется по формуле:Пt = Павт t +Птех t, где:Пt - объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива в году t, млн. м3/тыс. тонн;Павт t - расход компримированного природного газа на автомобильном транспорте, млн. м3/тыс. тонн;Птех t – объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения, млн. м3/тыс. тонн  | объем потребления природного газа в качестве моторного топлива автомобильным транспортом; объем потребления природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива  | млн.м3тыс. тонн | объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном, железнодорожном, воздушном, морском и внутреннем водном транспорте в отчетном году  | годовой, за отчетный период | Объем потребления сжиженного природного газа автомобильным, железнодорожным, авиационным и морским транспортом Пt =Павт t +Пжд t +Пга t + Пвод t + Птех t, где:Павт t - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в году t на автомобильном транспорте, млн. м3;Пжд t - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в году t на железнодорожном транспорте, млн. м3;Пга t - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в году t на воздушном транспорте, млн. м3;Пвод t - объем потребления природного газа в качестве моторного топлива в году t на водном транспорте, млн. м3;Птех t – объем потребления природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения, млн. м3. | объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте;объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на железнодо-рожном транспорте;объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на воздушном транспорте;объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на водном транспорте;объем потребления природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России  |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | млн.м3 | общий объем потребления газомоторного топлива автомобильным транспортом | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем газомоторного топлива, реализованный в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива для заправки автотранспортных средств; i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива  | Объем потребления газомоторного топлива автомобильным транспортом | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | млн.м3 | общий объем потребления газомоторного топлива техникой специального назначения | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем газомоторного топлива, реализованный в отчетном году i-ой организацией - оператором на рынке газомоторного топлива для заправки техники специального назначения; i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива  | объем потребления газомоторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | млн.м3тыс. тонн | общий объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем сжиженного природного газа, реализованный в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива для заправки автотранспортных средств;i – число организаций – операторов на рынке газомоторного топлива | объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на автомобильном транспорте | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций  | ед. | общее количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций  | годовой, на конец года | Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций определяется по формуле:К=Кфр+Км, гдеКфр - количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций на дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения, ед.;Км - количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций на автомобильных дорогах местного значения, ед. | количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций на дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения | 1, 1-ДГ от 18.08.2015 № 380 | 34.1 |  |  | Росавтодор |  |
|  |  |  |  |  | количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций на автомобильных дорогах местного значения | №3-ДГ(мо) от 03.08.2016 №385 | 1.24.5 |  |  | Росстат |  |
|  | Количество криогенных автозаправочных станций (стационарных и передвижных) | ед. | общее количество криогенных автозаправочных станций (стационарных и передвижных) | годовой, на конец года | Количество криогенных автозаправочных станций (стационарных и передвижных) определяется по формуле:К =Кфр+Км+Кп, гдеКфр - количество криогенных автозаправочных станций на дорогах федерального, регионального или межмуниципального значения, ед.;Км - количество криогенных автозаправочных станций на автомобильных дорогах местного значения, ед.;Кп - количество криогенных передвижных автозаправочных станций, ед. | количество криогенных автозаправоч-ных станций на дорогах федерального, регионального или межмуници-пального значения | 1, 1-ДГ от 18.08.2015 № 380 | 34.1 |  |  | Росавтодор |  |
| количество криогенных автозаправочных станций на автомобильных дорогах местного значения | № 3-ДГ(мо) от 03.08.2016  № 385 | 1.24.5 |  |  | Росстат |  |
|  | количество криогенных передвижных автозаправочных станций | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте | млн.м3тыс. тонн | общий объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем сжиженного природного газа, реализованный в отчетном году i-ой организацией - оператором на рынке газомоторного топлива для заправки тягового подвижного состава железнодорожного транспорта; i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива; | объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива на железнодорожном транспорте | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива | ед. | Численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива | годовой, на конец года | Л=∑лi, где:лi, - число тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива в отчетном году, в i-м территориальном филиале ОАО «РЖД»;i – число территориальных филиалов ОАО «РЖД»; | численность парка тягового подвижного состава железнодорожного транспорта, использующего сжиженный природный газ в качестве моторного топлива | 8, данные ОАО «РЖД» |  | территориальные филиалыОАО «РЖД» | 1 | Росжелдор |  |
|  | Количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных дорог  | ед. | Количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных дорог  | годовой, на конец года | Э=∑эi, где:эi, - количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных дорог i-го территориального филиала ОАО «РЖД» в отчетном году; i – число территориальных филиалов ОАО «РЖД»; | количество экипировочных пунктов сжиженного природного газа на сети железных дорог  | 8, данные ОАО «РЖД» |  | территориальные филиалыОАО «РЖД» | 1 | Росжелдор |  |
|  | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте | млн.м3тыс. тонн | Общий объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем сжиженного природного газа, реализованный в отчетном году i-ой организацией - оператором на рынке газомоторного топлива для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте;i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива для обеспечения работы судовых энергетических установок на морском и речном транспорте | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество судов морского флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | ед. | Количество судов морского флота, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | годовой, на конец года | Количество судов морского флота, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок | количество судов морского флота, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | 8, данные Российского морского регистра судоходства |  | морские суда, использующие сжиженный природный газ для обеспече-ния работы энергети-ческих установок  | 1 | Росморречфлот |  |
|  | Количество судов речного флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | ед. | Количество судов речного флота, использующих природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | годовой, на конец года | Количество судов речного флота, сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок | количество судов речного флота, использующих сжиженный природный газ для обеспечения работы энергетических установок  | 8, данные Российского речного регистра  |  | речные суда, использующие сжиженный природный газ для обеспече-ния работы энергети-ческих установок  | 1 | Росморречфлот |  |
|  | Количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива в морских портах Российской Федерации | ед. | Количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива (сжиженного природного газа) в морских портах Российской Федерации | годовой, на конец года | В=∑Вi, где:вi, - количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации, эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива; i –число организаций - оператора на рынке газомоторного топлива | количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки сжиженного природного газа в морских портах Российской Федерации | 8, по данным ФГУП «Росморпорт» |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива на внутренних водных путях Российской Федерации | ед. | Количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива на внутренних водных путях Российской Федерации | годовой, на конец года | В=∑вi, где:вi, - количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки газомоторного топлива (сжиженного природного газа) на внутренних водных путях Российской Федерации эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива; i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива | количество объектов инфраструктуры для хранения и бункеровки сжиженного природного газа на внутренних водных путях Российской Федерации | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество наземной авиационной техники в аэропортах, работающей на газомоторном топливе | ед. | Количество наземной обслуживающей техники в аэропортах, работающей на компримированном природном газе | годовой, на конец года | Количество наземной обслуживающей техники в аэропортах, работающей на компримированном природном газе | количество наземной обслуживающей техники в аэропортах, работающей на компримированном природном газе | 8, по данным Росавиации |  | Организации (операторы), осуществляющие аэропортовую деятельность | 1 | Росавиация |  |
|  | Количество передвижных газовых заправщиков, обслуживающих в аэропортах технику, работающую на газомоторном топливе | ед. | Количество передвижных газовых заправщиков, обслуживающих в аэропортах технику, работающую на компримированном газомоторном топливе | годовой, на конец года | В=∑вi, где:вi, - количество передвижных газовых заправщиков, обслуживающих в аэропортах технику, работающую на компримированном газомоторном топливе, эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива;i –число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива; | Количество передвижных газовых заправщиков, обслуживающих технику в аэропортах | 8, по данным Минэнерго России |  | организации –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | млн.м3 | Объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем компримированного природного газа проданный в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива для заправки техники специального назначения;i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива | объем потребления компримированного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России |  | организации –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | млн.м3тыс. тонн | Объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | годовой, за отчетный период | А=∑аi, где:аi, - объем сжиженного природного газа проданный в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива для заправки техники специального назначения;i – число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива | объем потребления сжиженного природного газа в качестве моторного топлива техникой специального назначения | 8, по данным Минэнерго России |  | организации –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество коммунальной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | ед. | Количество коммунальной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | годовой, на конец года | К=∑кi, где:аi, - количество коммунальной техники муниципального образования, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, ед;i – число муниципальных образований  | количество коммунальной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | 8, по данным МинпромторгаРоссии |  | организации муници-пальных образова-ний, эксплуатирующие коммунальную технику, имеющую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | 1 | Минпромторг России |  |
|  | Количество дорожной и строительной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | ед. | Количество дорожной и строительной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива | годовой, на конец года | К=∑кi, где:аi, - количество дорожной и (или) строительной техники организации, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива в организации, ед;i – число организаций эксплуатирующие дорожную и строительную технику, имеющую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | количество дорожной и строительной техники, использующей природный газ в качестве моторного топлива | 8, по данным МинпромторгаРоссии |  | организа-ции эксплуати-рующие дорожную и строитель-ную технику, имеющую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | 1 | Минпромторг России |  |
|  | Количество карьерной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | ед. | Количество карьерной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | годовой, на конец года | К=∑кi, где:аi, - количество карьерной техники организации, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива, ед;i – число организаций эксплуатирующих карьерную технику, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | количество карьерной техники, имеющей возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | 8, по данным Минпромторга |  | организа-ции эксплуати-рующие карьерную технику, имеющую возможность использования природного газа в качестве моторного топлива | 1 | Минпромторг |  |
|  | Количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций для техники специального назначения, работающей на газомоторном топливе | ед. | Количество автомобильных газонаполни-тельных компрессорных станций для техники специального назначения, работающей на природном газе | годовой, на конец года | В=∑вi, где:вi, - количество автомобильных газонаполнительных компрессорных станций для техники специального назначения, эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива;i –число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива; | количество автомобильных газонаполни-тельных компрессорных станций для техники специального назначения, работающей на природном газе | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество передвижных автомобильных газовых заправщиков, обслуживающих технику специального назначения | ед. | Количество передвижных автомобильных газовых заправщиков, обслуживающих технику специального назначения | годовой, на конец года | В=∑вi, где:вi, - количество передвижных автомобильных газовых заправщиков, обслуживающих технику специального назначения, эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива;i –число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива; | количество передвижных автомобильных газовых заправщиков | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Количество передвижных криогенных автозаправочных станций, обслуживающих карьерную технику | ед. | Количество передвижных криогенных автозаправочных станций, обслуживающих карьерную технику | годовой, на конец года | В=∑вi, где:вi, - количество передвижных криогенных автозаправочных станций, обслуживающих карьерную технику, эксплуатируемых в отчетном году i-ой организацией -оператором на рынке газомоторного топлива;i –число организаций - операторов на рынке газомоторного топлива; | количество передвижных криогенных автозаправоч-ных станций, обслуживаю-щих карьерную технику | 8, по данным Минэнерго России |  | организа-ции –операторы на рынке газомоторного топлива | 1 | Минэнерго России |  |
|  | Доля затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Программы | про-цент | Доля затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Программы | годовой, за отчетный период | Доля затрат на научные исследования и разработки в общем объеме финансирования Программы определяется по формуле:(ОФниокр/ОФ)х100, где:ОФниокр – объем финансирования научных исследований и разработок по Программе в отчетном году (кассовые расходы), млрд. руб.;ОФ - общий объем финансирования Программы (кассовые расходы), млрд. руб. | объем финансирования научных исследований и разработок по Программе | 7,администра-тивная информация (Минтранс России) |  | Программа  | 1 | МинтрансРоссии |  |
| общий объем финансирования Программы | 7,администра-тивная информация (Минтранс России) |  | Программа  | 1 | МинтрансРоссии |  |
|  | Доля внебюджетного финансирования мероприятий Программы от общего объема финансирования Программы | про-цент | Доля внебюджетного финансирования мероприятий от общего объема финансирования Программы | годовой, за отчетный период | Доля внебюджетного финансирования мероприятий Программы в общем объеме финансирования этих мероприятий определяется по формуле:(ОФч/ОФ)х100, где:ОФч – объем внебюджетного финансирования мероприятий Программы, млрд. руб.;ОФ - общий объем финансирования Программы, млрд. руб. | Объем внебюджетного финансирования мероприятий Программы  | 7,администра-тивная информация (Минтранс России) |  | Программа  | 1 | МинтрансРоссии |  |
|  |  |  |  |  | общий объем финансирования Программы |  |  | Программа  | 1 | МинтрансРоссии |  |
|  | Количество информационных сообщений по различным темам, связанным с внедрением газомоторного топлива в Российской Федерации | ед. | Количество информационных сообщений по различным темам, связанным с внедрением (природного газа в качестве моторного топлива в Российской Федерации | годовой, за отчетный период | Количество информационных сообщений по различным темам, связанным с внедрением природного газа в качестве моторного топлива в Российской Федерации, определяется на основе административной информации Минтранса России | Количество информацион-ных сообщений по различным темам, связанным с внедрением природного газа в качестве моторного топлива в Российской Федерации | 7,Административ-ная информация (Минтранс России) |  | Информа-циионные сообщения по различным темам, связанным с внедрением природного газа в качестве моторного топлива в Российской Федерации | 1 | МинтрансРоссии |  |
|  | Количество проведенных общественно-значимых мероприятий, в том числе международных, посвященных вопросам внедрения газомоторного топлива | ед. | Количество проведенных общественно значимых мероприятий, в том числе международных, посвященных вопросам внедрения природного газа в качестве моторного топлива  | годовой, за отчетный период | Количество проведенных общественно значимых мероприятий, в том числе международных, посвященных вопросам внедрения природного газа в качестве моторного топлива определяется на основе административной информации Минтранса России | Количество проведенных общественно значимых мероприятий, в том числе международных, посвященных вопросам внедрения природного газа в качестве моторного топлива | 7,администра-тивная информация (Минтранс России) |  | Общест- венно значимые мероприя-тия, в том числе международные, посвящен-ные вопросам внедрения природного газа в качестве моторного топлива | 1 | МинтрансРоссии |  |

1. Проект приказа Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении Методики оценки эффективности государственной программы Российской Федерации «Расширение использования природного газа в качестве моторного топлива на транспорте и техникой специального назначения» находится на утверждении [↑](#footnote-ref-1)
2. Выполнение данного условия подразумевает, что в случае, если степень достижения показателя (индикатора) составляет менее 100%, проводится сопоставление значения показателя (индикатора), достигнутого в отчетном году, со значением данного показателя (индикатора), достигнутого в году, предшествующем отчетному. В случае ухудшения значения показателя (индикатора) по сравнению с предыдущим периодом, то есть при снижении (росте) значения показателя (индикатора), для которого желаемой тенденцией является рост (снижение), проводится сопоставление темпов роста данного показателя с темпами роста объемов расходов по рассматриваемому мероприятию. Мероприятие считается выполненным только в том случае, если темпы ухудшения значения показателя ниже темпов сокращения расходов на его реализацию. [↑](#footnote-ref-2)