

Утверждена
постановлением
Кабинета Министров
Республики Татарстан
от _____ 2013 № _____

Государственная программа Республики Татарстан
«Развитие рынка газомоторного топлива в Республике Татарстан
на 2013 – 2023 годы»

Паспорт программы

Наименование Программы	Государственная программа Республики Татарстан «Развитие рынка газомоторного топлива в Республике Татарстан на 2013 – 2023 годы» (далее – Программа)
Государственный заказчик	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан
Основные разработчики Программы	Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан, Министерство промышленности и торговли Республики Татарстан, Министерство строительства, архитектуры и жилищно-коммунального хозяйства Республики Татарстан, Министерство экологии и природных ресурсов Республики Татарстан, Министерство сельского хозяйства и продовольствия Республики Татарстан, Министерство экономики Республики Татарстан, Министерство по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Республики Татарстан, Министерство внутренних дел по Республике Татарстан, Министерство здравоохранения Республики Татарстан, Министерство образования и науки Республики Татарстан, Министерство труда, занятости и социальной защиты Республики Татарстан
Цель Программы	Обеспечение устойчивого снижения уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения и достижение наибольшей экономической эффективности перевозок автотранспортными средствами
Задача Программы	Модернизация материально-технической базы парка автомобильного транспорта и создание условий для приоритетного использования автотранспортными средствами компримированного природного газа в качестве газомоторного топлива
Сроки и этапы реализации Программы	2013 – 2023 годы, в том числе: I этап – 2013 год; II этап – 2014–2018 годы; III этап – 2019–2023 годы
Объемы финансирования с разбивкой по годам и источникам	Общий объем финансирования Программы составляет 75 837,89 млн. рублей, в том числе: средства бюджета Республики Татарстан – 14 520,87 млн. рублей; средства федерального бюджета – 19 340,87 млн. рублей; внебюджетные источники – 41 976,15 млн. рублей.

(млн.рублей)				
Год	Всего	Средства бюджета Республики Татарстан	Средства бюджета Российской Федерации	Средства внебюджетных источников
2013	4 690,94	989,58	1 441,55	2 259,80
2014	5 305,94	926,60	1 072,88	3 306,45
2015	4 177,15	808,79	876,69	2 491,67
2016	3 719,50	735,54	933,3	2 050,62
2017	6 677,49	1 196,	1 626,17	3 854,41
2018	3 852,19	748,49	1 326,59	1 777,09
2019 – 2023	47 414,67	9 114,93	12 063,65	26 236,08
Всего:	75 837,89	14 520,87	19 340,87	41 976,15

Необходимые для выполнения программных мероприятий объемы финансовых ресурсов будут уточняться по мере возможности выделения средств из бюджета Республики Татарстан и федерального бюджета, а также на основе обоснованных годовых планов мероприятий по реализации Программы, ежегодно корректируемых в зависимости от изменений конъюнктуры рынка. Решения по их финансированию должны приниматься отдельными актами Правительства Республики Татарстан при наличии бюджетных средств на эти цели и при условии их софинансирования из федерального бюджета

<p>Ожидаемые конечные результаты реализации целей и задач Программы (индикаторы оценки результатов) с разбивкой по годам и показатели бюджетной эффективности Программы</p>	<p>Снижение выбросов автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ: 2013 год – 0,96 тыс. тонн; 2014 год – 0,78 тыс. тонн, 2015 год – 0,72 тыс. тонн, 2016 год – 0,72 тыс. тонн, 2017 год – 1,08 тыс. тонн, 2018 год – 0,9 тыс. тонн; 2019 – 2023 годы – по 1,57 тыс. тонн ежегодно. Объем реализации компримированного природного газа с учетом эксплуатируемых автомобильных газонаполнительных компрессорных станций – 2,6 млрд. куб. метров; приобретение автотранспортных средств, работающих на ГМТ, – 15 тысяч единиц; строительство и ввод в эксплуатацию 60 новых автомобильных газонаполнительных компрессорных станций и 150 дочерних АГНКС; повышение конкурентоспособности продукции, производимой организациями различных форм собственности и индивидуальными предпринимателями, за счет снижения доли затрат на моторное топливо в себестоимости продукции; создание 1500 новых рабочих мест.</p>
--	--

1. Содержание проблемы и обоснование необходимости ее решения программными методами

Сегодня на КПП работают 14,7 млн. автомобилей, что составляет 1,5 процента от мирового парка (900 млн. единиц). В последние годы мировой парк автомобилей, работающих на природном газе, ежегодно увеличивается на 25 – 30 процентов. Согласно прогнозу Международного газового союза, рост парка газобаллонного автотранспорта составит к 2020 году 50 млн. единиц, а к 2030 г. – более 100 млн. единиц. Сегодня в мире насчитывается уже более 20 тысяч АГНКС (рис. 1).

Инфраструктура заправочных станций уже существует и быстро развивается в ряде стран, таких как Германия, Швеция, Швейцария, Австрия, Италия. В Южной Корее 95 процентов муниципальных автобусов работают на КПП.

На сегодняшний день многие мировые автопроизводители осуществляют серийный выпуск автомобилей, использующих КПП (Audi, BMW, Cadillac, Ford, Mercedes-Benz, Chrysler, Honda, Kia, Toyota, Volkswagen и другие).

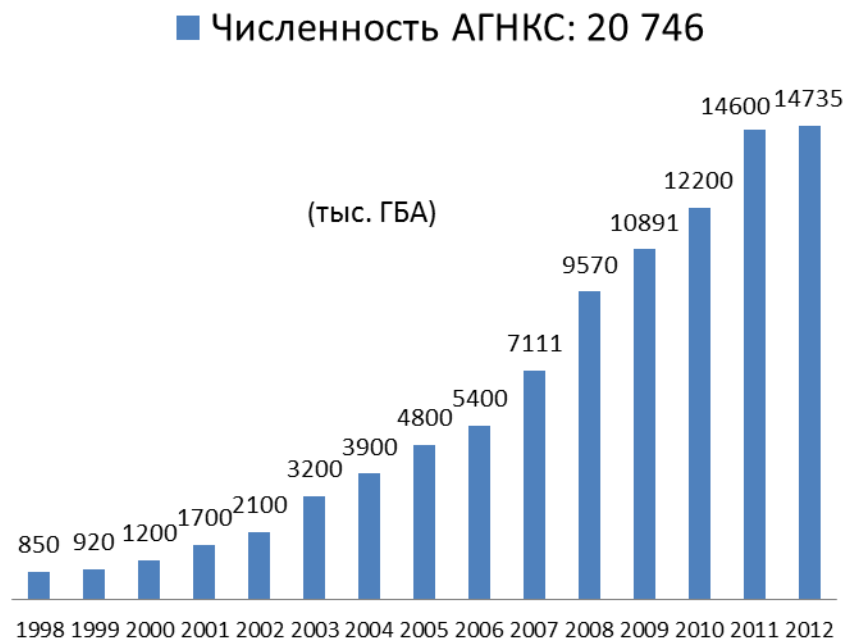
Такое интенсивное развитие этого направления вполне объяснимо – в настоящее время из всех массово используемых видов моторного топлива и технологий природный газ обеспечивает наиболее безопасные выбросы отработавших газов автотранспорта. Перевод автомобилей с бензина на газ позволяет снизить в среднем в пять раз выбросы вредных веществ, а шумовое воздействие – вдвое.

Кроме того, цена газового топлива существенно ниже топлива нефтяного происхождения и составляет 20 – 60 процентов от стоимости бензина и 50 – 70 процентов дизельного топлива. Несмотря на прямую экономическую выгоду от использования природного газа в качестве моторного топлива, правительства разных стран устанавливают дополнительные льготы, стимулирующие приобретение или переоборудование автомобилей, а также приобретение оборудования для АГНКС. Например, в Евросоюзе в 1,5 – 2 раза снижены налоги на газомоторный транспорт. В г.Риме транспорт на альтернативном топливе освобожден от уплаты налогов на 3 года. Во Франции действует запрет на использование нефтяного топлива на муниципальных автобусах. В Швеции автотранспортные средства, работающие на ГМТ, освобождены от сборов на платных стоянках.

За последнее десятилетие использование в качестве топлива для автотранспорта природного газа – метана во всем мире выросло на порядок. В качестве моторного топлива природный газ широко используется, прежде всего, в странах, имеющих собственные газовые месторождения и озабоченных проблемами энергетической и экологической безопасности и экономической стабильности. К таким странам относятся Пакистан, Аргентина, Бразилия, Индия, Китай и США. Причем в первых трех странах количество газобаллонных автомобилей значительно превышает газовые автопарки других стран. Набирает обороты потребление природного газа и в России. Россия занимает пока 16 место по использованию ГМТ, но, по прогнозам, к 2035 году может подняться на несколько ступеней выше.

Мировой парк автотранспорта на КПГ

Страна	Тыс. ГБА
Пакистан	2 850
Иран	2 070
Аргентина	1 953
Бразилия	1 672
Индия	1 100
Италия	754
Китай	550
Колумбия	340
Таиланд	238
Армения	244
Украина	200
Германия	100
Россия	86



Основными причинами столь стремительного роста являются:

1) экономические преимущества. Одним из основных способов достижения прибыли в любом бизнесе является снижение затрат. Метан – самое дешевое моторное топливо во всем мире, и на ближайшие 200 лет запасы его не исчерпаются. Сегодня цена метана в среднем по России составляет 9 рублей за 1 куб.метр.

Важным преимуществом метана является независимость его физико-химических свойств от низких температур. Многие владельцы автомобилей, переведенных на другой газ, используемый как автомобильное топливо, например, пропан-бутан, сталкивались с ситуацией, когда при температуре окружающего воздуха ниже 27°C руководство заправок станций вывешивало обращения к потребителям с просьбой ездить на резервном топливе (т.е. бензине) до повышения температуры. Метану низкие температуры не страшны.

Еще одним плюсом использования природного газа является то, что он не может быть испорченным. Метан из недр земли, по сути, попадает сразу в бак автомобиля. Проводится только обязательная очистка и осушка на предназначенных для этого установках, то есть сложные химические процессы отсутствуют как таковые.

Однако необходимо отметить, что газовые автомобили обычно дороже дизельных аналогов. В мире удорожание по автобусам составляет от 10 до 25 процентов, по грузовикам и спецтехнике – от 15 до 80 процентов. В России по автобусам картина примерно та же: газовые автобусы дороже дизельных на 10 – 20 процентов, по спецтехнике удорожание составляет от 10 до 30 процентов.

Несмотря на более высокую стоимость, газовые автомобили окупаются быстрее дизельных аналогов и приносят больший доход. К примеру, газобаллонный самосвал «КАМАЗ» при равных условиях эксплуатации окупается на 2 месяца быстрее более дешевого дизельного аналога и приносит за 8 лет эксплуатации доход на 1,6 млн.рублей больше;

2) неоспоримым преимуществом природного газа является его экологичность. Сегодня уже все, а не только профессиональные экологи, знают о том, что основным загрязнителем окружающей среды в городах является не промышленность, а автотранспорт. По данным экологов, на долю автотранспорта приходится 70 – 90 процентов загрязнений воздушного бассейна городов. Например, при сжигании 1000 л жидкого нефтяного моторного топлива в воздух вместе с отработавшими газами выбрасывается 200 кг оксида углерода, 25 кг углеводородов, 20 кг окислов азота, 1 кг сажи и 1 кг сернистых соединений. Именно поэтому во всем мире ужесточают требования к экологической безопасности автомобилей, вводят жесткие стандарты Евро – 5, Евро – 6, разрабатывается стандарт Евро – 7.

При анализе результатов исследований токсичности автомобилей с ГМТ двигателями видно, что при использовании природного газа вместо нефтяного топлива выброс токсичных веществ в окружающую среду снижается приблизительно в 8 раз по оксиду углерода, по окислам азота – в 2 раза, по углеводородам – в 3 раза, по задымленности – в 9 раз, а образование сажи, свойственное дизельным двигателям, отсутствует. Выбросы автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ составляют за 2011 год – 301,8 тыс.тонн в год. В целом по Республике Татарстан выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух в 2011 году составили 579,7 тыс. тонн в год;

3) безопасность. Метан почти в 2 раза легче воздуха, поэтому при разгерметизации он сразу 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 в автомобиле.

В случае пожара баллоны, наполненные метаном, не взрываются, газ сгорает через специальные вставки и выгорает.

Следует отметить, что по утвержденной классификации горючих веществ по степени чувствительности метан относится к наиболее безопасному 4 классу (к слабочувствительным веществам). Самый опасный по данной классификации пропан-бутан, отнесенный ко 2 классу, бензин, в свою очередь, относится к 3 классу. Основные потребители метана – это автомобили, работающие ежедневно, имеющие большие пробеги и большой расход топлива. Прежде всего, это автобусы и коммунально-дорожная, строительная, специальная техника.

По экономическим, экологическим, ресурсным и техническим критериям КПГ еще долго будет оставаться наилучшим моторным топливом.

По территории Республики Татарстан в настоящее время проходят автомобильные дороги федерального значения протяженностью 1063 километра, что обуславливает значительный поток транзитного автомобильного транспорта, пересекающего Республику Татарстан, который будет увеличиваться в ближайшей перспективе. Достаточно развита сеть дорог регионального и местного значения. Плотность дорог Республики Татарстан на 01.01.2013 составила 215,8 км на 1000 кв. км (в том числе с асфальтобетонным покрытием – 179,5 км на 1000 кв. км), а индикатор обеспеченности дорогами составляет 0,22 км на 1 кв. км площади.

Из года в год увеличивается и количество республиканского автомобильного транспорта за счет увеличения объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, повышения благосостояния населения. В основном автотранспортные средства сконцентрированы в г.г.Казани, Набережные Челны, Зеленодольске, Нижнекамске, Альметьевске и других. К 2013 году интенсивность движения на федеральных дорогах составляет в среднем 17500 автомобилей в сутки, на магистральных региональных – 14200 автомобилей в сутки, а к 2020 году составит соответственно 26250 и 21300 автомобилей в сутки. Средняя прогнозируемая интенсивность движения на платной автомагистрали «Шали (М-7) – Бавлы (М-5)» составляет до 25000 автомобилей в сутки.

По данным Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел по Республике Татарстан, по состоянию на 01.01.2013 в Республике Татарстан на государственном учете состоят 1 052,8 тысячи автотранспортных средств: 16,5 тысячи автобусов (1,5 процента от общего количества автотранспорта), 119,7 тысячи грузовых автомобилей (11,3 процента соответственно) и 916,6 тысячи легковых автомобилей (87 процентов от общего количества автотранспорта). Юридическим лицам республики принадлежит 96,4 тысячи транспортных средств (или 9,1 процента): 4,5 процента грузовых автомашин, 1,1 процента автобусов и 3,5 процента легковых автомашин (таблица № 1).

Таблица № 1

Количество автомобильных транспортных средств
в Республике Татарстан по состоянию на 01.01.2013

(единиц)

Наименование транспортного средства	Количество транспортных средств, всего	Из них принадлежит	
		юридическим лицам	физическим лицам
Грузовые	119 743	48 161	71 582
Автобусы	16 493	11 294	5 199
Легковые	916 610	36 925	879 685
ИТОГО	1 052 846	96 380	956 466

Наибольшее количество автотранспортных средств приходится на крупные города республики. В г. Казани насчитывается 323,9 тысячи автотранспортных средств, в г. Набережные Челны и Тукаевском муниципальном районе – 156,9 тысячи, в г. Нижнекамске и Нижнекамском муниципальном районе – 80,5 тысячи. В последние годы наибольший рост количества автотранспортных

средств наблюдается в Азнакаевском, Альметьевском, Арском, Бугульминском, Высокогорском, Елабужском, Заинском, Зеленодольском, Кукморском, Лениногорском, Чистопольском муниципальных районах.

Ежегодно в республике количество автотранспортных средств увеличивается в среднем на 3 – 4 процента.

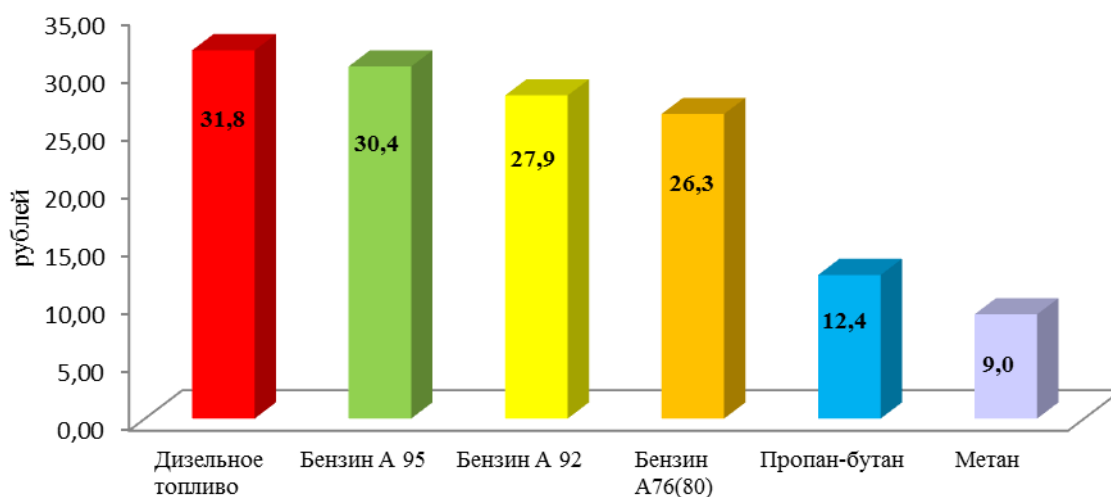
В качестве моторного топлива автотранспортными средствами используются в основном светлые нефтепродукты (бензин и дизельное топливо). В 2012 году нефтеперерабатывающими предприятиями Республики Татарстан через розничную сеть реализовано 161,9 тыс.тонн автомобильного бензина, 207,3 тыс.тонн дизельного топлива.

Учитывая ежегодный рост автомобильного парка в республике, в настоящее время назрела необходимость обеспечения его высококачественным моторным топливом с улучшенными экологическими характеристиками. В качестве такого топлива оптимально использование КПГ.

Учитывая, что в себестоимости продукции (товаров, услуг) затраты на приобретение моторного топлива могут достигать более 30 процентов, использование более дешевого альтернативного вида моторного топлива (стоимость 1 куб.метра КПГ по республике в 3,6 раза ниже стоимости 1 литра дизельного топлива) для предприятий и организаций имеет важное социально-экономическое значение (рис. 2).

Рис. 2

Цены на моторное топливо в Республике Татарстан,
по состоянию на 01.01.2013



Сегодня стоимость газа на АГНКС составляет всего лишь 9 рублей за 1 куб.метр, что существенно ниже максимальной цены, установленной постановлением Правительства Российской Федерации от 15.01.1993 № 31 «О неотложных мерах по расширению замещения моторных топлив природным газом», а именно

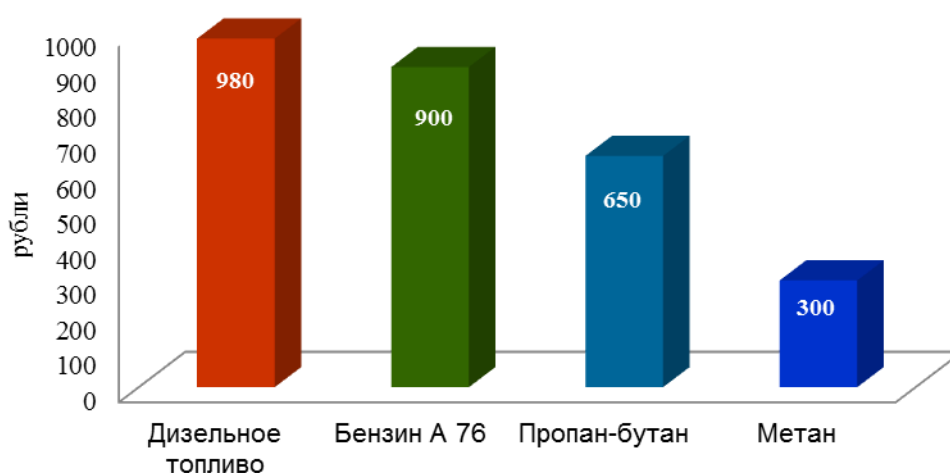
цена на КПГ не должна превышать 50 процентов от цены реализуемого в данном регионе бензина А-76 (Аи-80).

Сравнение стоимости пробега 100 км пути для автомобильного транспорта, использующего разные варианты топлива, с нормой расхода топлива 40 л (куб.м.)/100 км, наглядно иллюстрирует, что метан в 3 раза дешевле дизельного топлива и бензина, в 2 раза дешевле пропан – бутана (рис. 3).

Как было отмечено выше, КПГ является самым доступным и эффективным альтернативным видом моторного топлива. Отечественная и зарубежная практика подтверждает его эксплуатационные и экологические преимущества при использовании в качестве моторного топлива для двигателей внутреннего сгорания. Прежде всего, это сокращение эксплуатационных затрат, снижение выбросов автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ, замещение соответствующего количества нефтяных видов моторного топлива, конкурентоспособность КПГ.

Рис. 3

Стоимость пробега 100 км на различных видах топлива.
Норма расхода топлива – 40 л (куб.м)/100 км



Преимущества КПГ перед бензинами и дизельным топливом следующие:

относительно невысокая стоимость газа (в 2–3 раза дешевле бензина и дизельного топлива);

короткий срок окупаемости стоимости газобаллонного оборудования и его установки;

уменьшение износа двигателя, увеличение ресурса эксплуатации двигателя на 30 – 40 процентов;

отсутствие в газе вредных примесей, разрушающих двигатель и каталитический нейтрализатор;

отсутствие детонации при работе двигателя;

уменьшение шума на 7 – 9 децибел;

увеличение межремонтного пробега двигателя в 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.

По данным федерального государственного бюджетного учреждения «Управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Республики Татарстан», уровень загрязнения атмосферного воздуха в таких городах, как Казань, Набережные Челны, Нижнекамск, в 2012 году характеризовался как высокий, в г.г.Альметьевске и Бугульме – как повышенный.

В течение 2012 года в г.Казани зафиксировано 589 случаев превышения ПДК максимально разовых, в том числе 7 случаев пятикратного превышения ПДК, из них по:

- взвешенным веществам – 82 превышения;
- оксиду углерода – 16 превышений;
- диоксиду азота – 380 превышений;
- сероводороду – 6 превышений;
- формальдегиду – 50 превышений;
- этилбензолу – 48 превышений.

Среднегодовые концентрации превышали предельно допустимые концентрации по 3 загрязняющим веществам: по бенз(а)пирену – в 2,5 раза, диоксиду азота – в 1,8 раза и формальдегиду – в 1,7 раза.

В г.Набережные Челны зарегистрировано 211 случаев превышения максимально разовых ПДК по 5 загрязняющим веществам: фенолу, оксиду углероду, диоксиду азота, аммиаку, формальдегиду до 3,9 раза. По формальдегиду среднегодовая концентрации превышала ПДК в 5,3 раза.

В г.Нижнекамске зарегистрировано 113 случаев превышения ПДК максимально разовых, из них по:

- фенолу – 11 превышений;
- аммиаку – 15 превышений;
- формальдегиду – 87 превышений.

Среднегодовые концентрации превышали ПДК по бенз(а)пирену – в 1,7 раза и формальдегиду – в 4,7 раза.

В г.Альметьевске среднегодовая концентрация формальдегида в 2012 году превышала предельно допустимую концентрацию в 2,3 раза. Максимальные из разовых концентраций составили по оксиду углерода – 1,6 ПДК, фенолу – 2,1 ПДК, формальдегиду – 2,4 ПДК, этилбензолу – 1 ПДК.

По данным Управления Роспотребнадзора по Республике Татарстан, в 2012 году доля проб атмосферного воздуха городских поселений с превышением гигиенических нормативов в среднем по Республике Татарстан составила 2,2 процента. Вместе с тем превышения ПДК загрязняющих веществ в зоне влияния автомагистралей в среднем по Республике Татарстан достигли 4,3 процента от общего объема проб.

Наибольшая доля проб с превышением гигиенических нормативов у автомагистралей в зоне жилой застройки отмечена в г.Набережные Челны (8,3 процента), в г.Казани (4,4 процента), в Нурлатском (5,0 процента), в Елабужском (2,0 процента), Лениногорском (0,8 процента), Нижнекамском (0,5 процента) муниципальных районах республики.

Расширение использования данного вида топлива позволит значительно снизить загрязнение окружающей среды выбросами автотранспортными средствами вредных (загрязняющих) веществ (в 1,5–2 раза уменьшается суммарная токсичность выхлопных газов, высокое содержание водорода в КПП обеспечивает более полное его сгорание, что способствует снижению уровня угарного газа в выхлопных газах).

По территории республики проложен так называемый «голубой коридор» по федеральной трассе М7 «Волга», обеспечивающий заправку сжатым газом с интервалом 100 – 150 км.

В Республике Татарстан созданы предпосылки для развития газификации автотранспорта.

Имеется разветвленная сеть газопроводов высокого, среднего и низкого давления по всей территории республики.

В настоящее время газозаправочные станции сосредоточены в крупных промышленных центрах в северо-западной и восточной частях Республики Татарстан, где находится абсолютное большинство автотранспортных средств, работающих на ГМТ: в г.г.Казани, Нижнекамске, Набережные Челны, Буинске, Альметьевске. В то же время центральные и южные сельскохозяйственные районы республики не охвачены сетью АГНКС.

В Республике Татарстан поставщиком ГМТ является ООО «Газпром трансгаз Казань», имеющее в своем составе 11 АГНКС проектной мощностью 450 заправок в сутки и возможность запрашивать одновременно до 8 автотранспортных средств. Суммарная производительность сети АГНКС составляет порядка 200 тыс.куб.метров газа в сутки (71 млн.куб.метров в год), что эквивалентно 150,3 тонны высокооктанового бензина. При этом загрузка указанных АГНКС составляет в среднем 14 процентов от проектной мощности по причине малого количества газобаллонных автомобилей в республике. Как уже было отмечено, существующая сеть АГНКС насчитывает одиннадцать станций, находящихся в г.г. Казани, Набережные Челны, Нижнекамске, Альметьевске, Бугульме, Буинске, Мамадыш, а также на территории Арского и Сабинского муниципальных районов. Кроме того, в связи с отсутствием запрашиваемого автотранспорта в 1993 году была произведена консервация АГНКС–1 в г.Набережные Челны.

В республике накоплен опыт по переоборудованию и эксплуатации легковых и грузовых автомобилей и автобусов на КПП. Созданы 3 пункта в г.г. Казани, Набережные Челны и Альметьевске по переоборудованию автотранспортных средств на КПП в качестве моторного топлива мощностью до 200 единиц грузовой техники в год.

С учетом существующей загрузки АГНКС имеется возможность дополнительно обеспечить заправку КПП в объеме 180 тыс. куб. метров в сутки, а это более 800 автобусов типа «НЕФАЗ» или более 1400 автобусов типа «ПАЗ» в сутки. Также в действующих АГНКС имеются резервные мощности по заправке автотранспорта (таблица № 2).

На протяжении последних лет наблюдается определенный рост потребления КПП. Реализация КПП в 2012 году на 17 процентов превысила уровень 2011 года, что больше на 700 тыс.куб.метров. Количество заправок относительно проектных

возможностей АГНКС возросло с 11,2 процента в 2010 году до 14,6 процента в 2012 году. Данные приведены в таблице № 3.

Таблица № 2

Сеть АГНКС в Республике Татарстан
по состоянию на 01.01.2013

Обозначение АГНКС	Расположение АГНКС	Год ввода в эксплуатацию	Проектная производительность куб.м в сутки	Проектное количество заправок в сутки	Среднее фактическое количество заправок в сутки	Резерв по количеству заправок в сутки	
						«НЕФАЗ»	«ПАЗ»
Казань-1	г.Казань, ул.Химиков	1985	35000	500	40	150	300
Казань-2	г.Казань, ул. Оренбургский тракт	1987	26800	500	55	150	240
Казань-3	г.Казань, ул. Мамадышский тракт	1988	13300	250	141	50	90
Альметьевск	г.Альметьевск, ул.Объездная, д.40	1987	26800	500	53	150	240
Нижнекамск	г.Нижнекамск, Промзона	1987	26800	500	14	150	240
Бугульма	г.Бугульма, ул.Ленина, д.160	2002	2400	40	20	12	20
Мамадыш	г.Мамадыш, Москва-Уфа М7-967 км	2006	18000	250	27	10	16
Буинск	г.Буинск, ул.Ефремова, д.1д	2010	6000	100	29	30	55
Челны-2	г.Набережные Челны, Промзона	1988	26800	500	70	120	200
Шемордан	Сабинский район, пгт Шемордан	2002	3000	50	10	15	25
Челны-1	г.Набережные Челны, Промзона	1986	26800	Станция на консервации			
ИТОГО			195500	3190	459	837	1426

В целях повышения эффективности эксплуатации и расширения существующей сети АГНКС возможно осуществлять обеспечение КПП удаленных потребителей за счет применения передвижных автомобильных газовых заправок (ПАГЗ). В Республике Татарстан, помимо стационарных АГНКС, есть возможность осуществлять заправку газобаллонных АТС с использованием ПАГЗ с дожимным компрессором. Он выполнен на базе автомобиля «КАМАЗ-43118» с газовым двигателем. В настоящее время серийным выпуском автомобилей с газовым двигателем занимаются ОАО «КАМАЗ» (ООО «РариТЭК»): автобусы «НЕФАЗ», седельные тягачи, самосвалы, коммунальная, дорожно-строительная и специальная техника. «Группа ГАЗ» производит автобусы с газовым двигателем – «ЛИАЗ-6213», «ЛИАЗ-6212», «ЛИАЗ-5256», «ЛИАЗ 5293», «ПАЗ 320302» и др. Кроме этого, имеется возможность приобретения газобаллонной техники зарубежных автопроизводителей – Iveco, Volkswagen, Mercedes, Opel, Toyota и др.

Объемы реализации КПП по годам

(тыс.куб.метров)

Наименование	АГНКС		
	2010 год	2011 год	2012 год
Реализация газа на заправку автомобилей, тыс. куб. метров	3338,2	3816,8	4477,8
Суммарное проектное количество заправок в год, штук	1 105 950	1 142 450	1 142 450
Фактическое количество заправок в год, штук	124 806	137 468	167 553
<i>Резерв по количеству заправок в год, штук</i>	<i>981 114</i>	<i>1 004 982</i>	<i>974 897</i>
Суммарное проектное количество заправок в сутки, штук	3 030	3 130	3 130
Фактическое количество заправок в сутки, штук	342	377	458
<i>Резерв по количеству заправок в сутки, штук</i>	<i>2 688</i>	<i>2 753</i>	<i>2 672</i>
% загрузки АГНКС	11,2	12,0	14,6

Несмотря на достигнутые результаты, использование КПП не получило в республике достаточно широкого распространения в силу отсутствия развитой сети АГНКС. Работа по замене и переводу автотранспортных средств на использование КПП не носила системный и комплексный характер, практически не затрагивала бюджетные организации.

Вместе с тем годовой экономический эффект от использования КПП в качестве моторного топлива достигается за счет разницы между затратами на моторное топливо, которые несет собственник автотранспортного средства, если он эксплуатирует его с использованием традиционного топлива, и затратами, которые несет собственник в случае перевода автотранспортного средства на использование КПП.

Окупаемость затрат на замену и перевод автотранспортного средства на использование КПП наступает при пробеге автотранспортного средства в пределах 25–35 тыс. километров в год (в зависимости от модели автотранспортного средства). При дальнейшем пробеге происходит экономия денежных средств.

Наибольший экономический эффект будет достигаться при эксплуатации автотранспортных средств с годовым пробегом 100–150 тыс. километров.

С учетом изношенности транспортных средств возможно перевести на КПП автотранспортные средства выпуска не ранее 2010 года, их количество составляет свыше 4 тысяч единиц (таблица № 4).

Таблица № 4

Количество автотранспортных средств Республики Татарстан, которые возможно перевести на ГМТ (с учетом года выпуска автомобиля с 2010 года и позднее)

(единиц)

№ п/п	Марка автомобиля	Количество
1	«ГАЗ»	309
2	«ПАЗ»	303
3	«НЕФАЗ»	306
4	«КАМАЗ»	398
5	Другие марки	2 701
	ИТОГО	4 017

Однако следует отметить, что подлежащий переводу парк автобусов приобретен через лизинговые компании, а также находятся на гарантийном сервисном обслуживании, внесение конструктивных изменений в транспортное средство неприемлемо ввиду расторжения договорных отношений и увеличения дополнительных затрат и полной потери рентабельности использования транспортного средства. Вариант стоимости переоборудования автобусов, а также самосвалов и мусоровозов на использование гибридного двигателя (дизель-метан) не рассматривается в силу отсутствия экономического и экологического эффектов, а также отказа завода-изготовителя транспортного средства от исполнения гарантийных обязательств по переоборудованным машинам (таблица № 5 и таблица № 6).

Таблица № 5

**Сравнение стоимости
переоборудованных машин и нового автотранспорта**

(млн.рублей)

Наименование транспорта	Транспорт на дизельном топливе			Стоимость нового транспорта на КПП
	Стоимость	Переоборудование	Итого	
Городской автобус «НЕФАЗ»	5,3	1,6	6,9	5,8
Самосвал «КАМАЗ»	2,5	1,9	4,4	2,9

Вместе с тем целесообразней будет в рамках обновления изношенного транспортного парка закупать газовую технику заводского производства, так как перевод автомобильного транспорта на КПП грузовой и автобусной техники, ранее находящейся в эксплуатации, потребует больших денежных затрат. Так, например, чтобы превратить дизельный автомобиль, находящийся уже в эксплуатации, на КПП необходимо заменить ДВС дизельный на газовый, монтировать газобаллонное оборудование, установить газовый ПЖД. Учитывая тот факт, что при производстве чисто газовых заводских машин используется удлиненная рама с увеличенной колесной базой, возникает необходимость замены рамы дизельных машин, т.е. нужно произвести весь комплекс работ по разборке и сборке автомобиля.

Таблица № 6

**Сравнение преysкурантной стоимости
газомоторной и дизельной продукции**

Наименование модели и комплектация газомоторной продукции	Стоимость с НДС, тыс. рублей	Наименование модели и комплектация дизельной продукции	Стоимость с НДС, тыс. рублей	Разница	
				тыс. рублей	%
САМОСВАЛЫ					
65115-863-30	3 204,88	65115-6057-23(A4)	2 618,42	586,46	22
6520-850-34	3 931,76	6520-26020-73	3 083,34	848,42	28
МУСОРОВОЗ					
КО-440ВГ	4 205,52	КО-440В1	3 417,06	788,46	23

Наименование модели и комплектация газомоторной продукции	Стоимость с НДС, тыс. рублей	Наименование модели и комплектация дизельной продукции	Стоимость с НДС, тыс. рублей	Разница	
				тыс. рублей	%
КОММУНАЛЬНАЯ МАШИНА					
КО-505АГ	3 429,08	КО-505А	2 935,66	493,42	17
АВТОБУС ВАХТОВЫЙ					
4208-41	3 981,32	4208-11-13	3 190,72	790,60	25
АВТОБУС ГОРОДСКОЙ					
НЕФАЗ 5299-30-31	5 800,00	НЕФАЗ 5299-30-42	5 282,76	517,24	10
АВТОБУС ПРИГОРОДНЫЙ					
НЕФАЗ 5299-11-31	5 055,00	НЕФАЗ 5299-11-42	4 355,09	699,91	16

По автобусам дополнительно требуется произвести работы по усилению конструкции кузова для размещения кассеты с баллонами на крыше. Примерные затраты на производство вышеуказанных работ указаны в таблице № 7.

Таблица № 7

**Примерные затраты на перевод
автотранспортных средств на КПП**

(тыс. рублей)

Наименование автомобиля	Рама	ДВС 820.60, 820.61	ГБО	Услуги по переборке	ИТОГО
«КАМАЗ 65115»	247, 8	785,0	699,5	180,0	1 912,3
«КАМАЗ 6520»	357, 6	785,0	765,0	190,0	2 097,6
«КАМАЗ 53605»	343, 9	785,0	699,5	170,0	1 998,4
Автобус «НЕФАЗ»*	-	785,0	650,0	200,0	1 635,0

*Автобус «НЕФАЗ» должен быть не ранее 2006 года выпуска, иначе возникают дополнительные работы по переделке системы охлаждения.

Из таблицы № 7 видно, что в связи с высокой стоимостью работ (в среднем около 2 млн. рублей) заниматься переводом на КПП грузовой и автобусной техники, уже находящейся в эксплуатации, нецелесообразно.

Кроме того, имеется ряд нормативно-правовых актов, устанавливающих требования для предприятий, эксплуатирующих автотранспортные средства на КПП (п.6.2 Руководящего документа РД-3112199-1069-98 «Требования пожарной безопасности для предприятий, эксплуатирующих автотранспортные средства на КПП», утвержденного Минтрансом России 21.05.1998, п.4.5 Строительных норм и Правил РФ СНиП 21-02-99, утвержденных постановлением Госстроя России от 19.11.1999 №64). В данных документах указано, что въезд на хранение автомобильной техники, работающей на КПП, допускается как на стоянки открытого типа, так и на стоянки закрытого типа при условии соблюдения требований в указанных нормативных документах. Таким образом, газобаллонную автотехнику возможно хранить совместно с дизельной техникой.

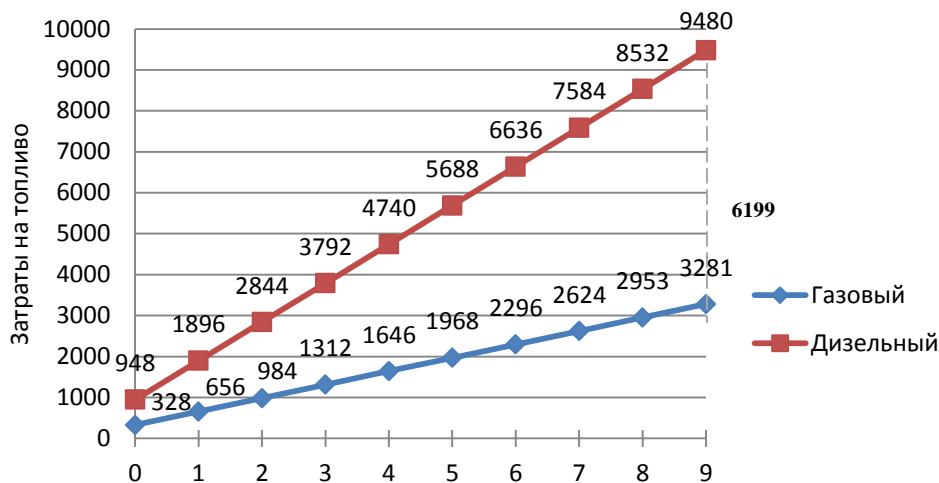
На сегодняшний день сертифицированы и серийно производятся:

- городской автобус «НЕФАЗ 5299-30-31» полунизкопольный с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4);
- городской автобус «НЕФАЗ 5299-30-51» низкопольный с газовым ДВС Даймлер (Евро-5);
- пригородный автобус «НЕФАЗ 5299-11-31» с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4);
- вахтовый автобус «НЕФАЗ 4208» с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4);
- самосвал «КАМАЗ 65115-30» с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4) с задней разгрузкой;
- самосвал «КАМАЗ 65115-30» с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4) с 3-х сторонней разгрузкой;
- самосвал «КАМАЗ 6520-34» с газовым ДВС КАМАЗ (Евро-4);
- шасси КАМАЗ 65115-30;
- шасси КАМАЗ 43114-30;
- шасси КАМАЗ 43118-34.

На указанных шасси возможно изготовление любой модели техники – это дорожно-уборочные машины, коммунальная техника, мусоровозы, бортовые, автофургоны, спецтехника, в т.ч. автокраны, грузоподъемные автомобили, бурильные машины, лаборатории, грузопассажирские, с краноманипуляторными установками и т.д.

Рис. 4

Эффективность эксплуатации автобуса «НЕФАЗ-5299-30-31»



Окупаемость газового автобуса на 12 месяцев быстрее дизельного аналога.

Дополнительная прибыль по топливу 1 автобуса - 6,2 млн. рублей за 10 лет.

Сценарные условия оплаты

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2012 № 1315 и постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 21.12.2012 № 1115 в Республике Татарстан реализуется программа выделения

субсидий из федерального и республиканского бюджетов на закупку автобусов, работающих на газомоторном топливе.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17.12.2012 № 1315 установлен размер субсидии на закупку единицы транспортного средства: 2,5 млн. рублей – для автобусов, что составляет 30 процентов от средней стоимости транспортного средства.

Доля софинансирования из средства бюджетов субъектов Российской Федерации должна быть не менее 20 процентов. Кроме того, субъектом Российской Федерации могут также привлекаться внебюджетные источники финансирования.

Транспортными предприятиями заключаются договоры с организациями-поставщиками или лизинговыми компаниями на поставку транспортных средств (таблица № 8).

Устойчивое и эффективное развитие агропромышленного комплекса невозможно без применения ресурсосберегающих высокорентабельных технологий, к которым относится перевод автомобильной и сельскохозяйственной техники на КПП. Снизить затраты на топливо – значит снизить себестоимость сельскохозяйственного производства.

Таблица № 8

**Затраты на приобретение автотранспортного средства
с учетом предоставляемых субсидий**

(тыс.рублей)

Наименование модели и комплектация газомоторной и дизельной продукции	Стоимость с НДС	Размер субсидий на закупку единицы транспортного средства		Средства предприятий
		бюджет Российской Федерации	бюджет Республики Татарстан (не менее 20%)	
АВТОБУС ВАХТОВЫЙ				
4208-41	3 981,32	2 500,00	796,26	685,05
4208-11-13*	3 190,72	2 500,00	638,14	52,57
АВТОБУС ГОРОДСКОЙ				
НЕФА3 5299-30-31	5 800,00	2 500,00	1 160,0	2 140,00
НЕФА3 5299-30-42*	5 282,76	2 500,00	1 056,5	1 726,20
АВТОБУС ПРИГОРОДНЫЙ				
НЕФА3 5299-11-31	5 055,00	2 500,00	1 011,0	1 544,00
НЕФА3 5299-11-42*	4 355,09	2 500,00	871,01	984,07

* – дизельные автобусы

Существует еще один довод за использование автомобиля, работающего на КПП, например, в городском коммунальном секторе. По данным ОАО «КАМАЗ», за 10 лет эксплуатации 10 газовых городских автобусов «НЕФА3» за счет разницы в цене между традиционным и газовым топливом предприятие-собственник экономит 144 млн.рублей. Та же экономия от 10 городских мусоровозов за указанный срок составит 61 млн.рублей.

Эксплуатация мусоровозов с газовыми двигателями «КАМАЗ», работающими на КПГ, выгодна за счет сокращения затрат на моторное топливо для коммерческих и муниципальных коммунальных предприятий, у которых снижаются издержки на содержание автопарков. Вдобавок при переводе транспортных единиц государственного и муниципального автопарка на альтернативные виды топлива будет происходить экономия бюджетных средств.

Одним из основных направлений снижения затрат при оказании услуг по перевозке пассажиров и грузов автомобильным транспортом, использовании сельскохозяйственной техники в процессе производства сельскохозяйственной продукции, а также в коммунальной сфере деятельности является расширение использования ГМТ.

На сегодняшний день в Республике Татарстан насчитывается более 32 тысяч автотранспортных средств, используемых в жилищно-коммунальном и сельском хозяйстве, строительной, дорожной, нефтегазовой, нефтехимической отраслях, а также автомобили бюджетных организаций, которые возможно заменить для использования в качестве моторного топлива природный газ (метан). Количество имеющегося автотранспорта в Республике Татарстан (по состоянию на 01.01.2013), который возможно заменить на КПГ в последующие года, приведено в таблице № 9.

Таблица № 9

Информация о наличии транспортных средств
в разрезе муниципальных образований и городских округов

(единиц)

Наименование муниципального района и городского округа	Транс- портный комплекс	Про- мыш- лен- ность	Строи- тель- ство и ЖКХ	АПК	Медицин- ское и социальное обслужи- вание		Обра- зова- ние	Всего
					6	7		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
ВСЕГО	5 302	10 232	2 909	12 964	398	526	626	33 446
Агрызский	9	6	9	223	5	7	13	259
Азнакаевский	135	1 187	83	348	5	3	20	1 761
Аксубаевский	58	-	-	477	3	26	13	564
Актанышский	48	1	-	543	4	-	11	596
Алексеевский	156	1	21	177	4	13	10	372
Алькеевский	-	-	23	274	3	5	18	305
Альметьевский	347	3 580	1 095	400	14	13	25	5 449
Апастовский	85	-	-	265	3	13	12	366
Арский	122	-	44	604	5	25	16	800
Атнинский	22	-	-	299	3	14	8	338
Бавлинский	18	537	-	224	5	8	7	792
Балтасинский	48	-	-	517	3	12	19	580
Бугульминский	166	377	96	71	9	28	22	747
Буинский	133	-	-	533	4	12	11	682
Верхнеуслонский	40	-	-	260	4	1	14	305

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Высокогорский	38	-	-	275	5	3	18	321
Дрожжановский	48	-	-	276	3	1	18	328
Елабужский	154	501	122	54	8	26	11	865
Заинский	64	299	21	322	5	10	13	721
Зеленодольский	87	-	10	369	15	13	21	494
г.Казань	1 096	408	740	111	134	42	26	2 531
Кайбицкий	35	-	-	223	3	2	11	263
Камско-Устьинский	46	-	14	198	3	11	9	272
Кукморский	65	-	-	432	3	5	4	505
Лаишевский	144	-	-	327	4	6	19	481
Лениногорский	38	1 328	7	291	9	5	2	1 678
Мамадышский	95	-	81	385	5	30	23	596
Менделеевский	6	-	75	89	3	3	4	176
Мензелинский	87	-	29	195	5	16	14	332
Муслюмовский	33	-	-	324	3	8		368
г.Набережные Челны	-	262	200	94	41	15	4	612
Нижнекамский	657	638	99	294	21	28	31	1 737
Новошешминский	12	39	3	221	3	4	7	282
Нурлатский	77	652	-	376	5	18	29	1 128
Пестречинский	49	-	-	245	4	12	7	310
Рыбно-Слободский	25	2	4	233	5	11	10	280
Сабинский	60	-	75	433	3	16	16	587
Сармановский	24	335	-	205	5	18	15	587
Спасский	-	-	41	110	4	10	26	165
Тетюшский	53	-	9	258	4	3	14	327
Тукаевский	739	11	-	373	3	5	16	1 131
Тюлячинский	27	-	-	212	3	-	8	242
Черемшанский	73	60	-	260	4	9	12	406
Чистопольский	76	8	8	442	8	14	14	556
Ютазинский	7	-	-	122	3	2	5	134

Наибольшее количество автотранспортных средств, которое возможно заменить на КПГ, приходится на Альметьевский муниципальный район (26,5 процента от общего количества республиканского парка автотранспортных средств), г.Казань (11,9 процента), Нижнекамский (8,4 процента), Азнакаевский (7,7 процента), Лениногорский муниципальные районы (7,6 процента), г.Набережные Челны (7,2 процента).

Как было отмечено ранее, в дальнейшем планируется осуществлять расширение применения природного газа, а также необходимой инфраструктуры для обеспечения потребностей автотранспортных средств, работающих на КПГ. И следующим этапом на перспективу будет применение КПГ на легковых автомобилях.

Таким образом, назрела необходимость формирования государственной программы по переводу в Республике Татарстан транспортных средств на газомоторное топливо, позволяющей системно, на основе четко выделенных целей и приоритетов решать проблемы развития рынка в республике газомоторного топлива и его сервисного обслуживания, а также негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения.

2. Основные цели и задачи Программы

Целью Программы является обеспечение устойчивого снижения уровня негативного воздействия автомобильного транспорта на окружающую среду и здоровье населения и достижение наибольшей экономической эффективности перевозок автотранспортными средствами.

В ходе реализации Программы предусматривается решение следующей задачи: модернизация материально-технической базы парка автомобильного транспорта и создание условий для приоритетного использования автотранспортными средствами компримированного природного газа в качестве газомоторного топлива.

Программа рассчитана на 2013 - 2023 годы и реализуется в три этапа:

I этап – 2013 год;

II этап – 2014–2018 годы;

III этап – 2019–2023 годы.

I этап

На первом этапе осуществляется активное воздействие на все организационные процессы, инвестирование на реализацию предусмотренных проектов.

Основные задачи I этапа:

формирование законодательной базы в республике;

развитие сотрудничества с федеральными органами исполнительной власти;

создание системы государственной поддержки;

максимальное приобретение автотранспортных средств, работающих на ГМТ;

информационное обеспечение замены автотранспортных средств на ГМТ;

обеспечение максимальной загрузки существующих АГНКС на территории Республики Татарстан;

проектирование новых АГНКС;

организация подготовки кадров в области использования ГМТ.

II этап

На втором этапе особое внимание будет уделено развитию рынка газомоторного топлива и его сервисному обслуживанию в синхронизации с приобретением автотранспорта, работающего на КПГ, с учетом действующих мощностей АГНКС и строительства новых станций.

За период 2014 – 2018 годов планируется замена части республиканского парка автотранспортных средств, используемых в ЖКХ, сельском хозяйстве,

строительной отрасли, а также автомобилей скорой помощи на использование КПП в соответствии с установленными целевыми показателями использования природного газа в качестве ГМТ в республике, в том числе:

автобусов – не менее 50 процентов;
 транспорта, обслуживающего ЖКХ, – не менее 30 процентов;
 грузового перевозящего и строительного транспорта – не менее 30 процентов;
 автотранспорта бюджетных организаций, в том числе автомобилей скорой помощи.

Приоритетными направлениями также будут являться подготовка кадров в области использования ГМТ и информационное обеспечение перевода автотранспортных средств на ГМТ. Одна из задач данного этапа – добиться к 2018 году снижения экологической напряженности и достижения долгосрочной энергообеспеченности республики.

Основные задачи II этапа:

приобретение более 5085 автотранспортных средств, работающих на КПП;
 максимальная загрузка существующих АГНКС – 195,5 тыс.куб.метров в сутки;

строительство 31 АГНКС (проектная мощность: 100 заправок по 120 куб.метров в сутки) и 65 дочерних АГНКС (проектная мощность: 2 ПАГЗ по 4000 куб.метров с гидростанцией);

создание 682 новых рабочих мест.

III этап

На III этапе будет осуществляться расширение применения природного газа, а также необходимой инфраструктуры для обеспечения потребностей автотранспортных средств, работающих на КПП, переоборудования и эксплуатации легковых и грузовых автомобилей и автобусов на КПП.

Основные задачи III этапа:

приобретение 8825 автотранспортных средств, работающих на КПП;
 строительство 29 АГНКС (проектная мощность: 100 заправок по 120 куб.метров в сутки) и 85 дочерних АГНКС (проектная мощность: 2 ПАГЗ по 4000 куб.метров с гидростанцией)

создание 818 новых рабочих мест.

Целевые индикаторы реализации Программы приведены в приложении № 1 к Программе.

В Программе предусматривается реализация мероприятий по следующим основным направлениям:

1. Проведение государственной экологически ориентированной инновационной политики по использованию альтернативных видов топлива в Республике Татарстан.

В данном направлении планируется разработать и принять нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы стимулирования использования КПП в качестве газомоторного топлива в Республике Татарстан, осуществить информационное обеспечение региона по вопросу перевода автотранспортной, сельскохозяйственной, дорожно-строительной, коммунальной и специальной техники на газомоторное топливо.

Развитие такой нормативной правовой базы должно обеспечить:
создание объективных условий для перевода всего автотранспорта на КПГ;
строительство сети АГНКС, что в конечном итоге позволит заметно снизить расходы на перевозку грузов и пассажиров, понизить себестоимость конечной продукции, существенно улучшить экологическую обстановку в республике.

2. Приобретение автотранспортных средств, работающих на КПГ.

Основными мероприятиями этого направления являются:

определение типа и количества автотранспортных средств, сельскохозяйственной, коммунальной и прочей техники, планируемых к замене и переводу на КПГ в качестве моторного топлива;

обеспечение бесперебойной работы существующих АГНКС;

обеспечение заправки удаленных автотранспортных и сельскохозяйственных предприятий с помощью ПАГЗ;

обеспечение поставки комплектов газобаллонного оборудования и аппаратуры в требуемых объемах;

организация строительства АГНКС.

На сегодняшний день сформирован перечень планируемого приобретения автотранспортных средств на ГМТ (таблица № 10).

Таблица № 10

Планируемое количество приобретения автотранспорта на ГМТ,
в Республике Татарстан на период 2013-2018 годов

(единиц)

Наименование отрасли	Всего	Количество приобретаемого газомоторного транспорта					
		2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.
Всего:	6175	1117	953	832	845	1322	1106
Транспортный комплекс	2134	667	179	156	194	514	424
Промышленность	157	48	15	31	21	22	20
АПК	1581	26	278	321	314	307	335
Строительство и ЖКХ	1266	258	250	217	234	201	106
Медицинское обслуживание	563		165	2	9	222	165
Образование	378	105	51	81	50	50	41
Соц.защита	96	13	15	24	23	6	15

Учитывая особенности развития Республики Татарстан, работу по приобретению автомобильной, коммунальной, дорожно-строительной техники, спецтехники и автотракторной сельхозтехники на ГМТ, строительство комплексов АГНКС целесообразно будет начать с учетом уже существующих АГНКС, а также в наиболее населенных районах, постепенно охватывая прилегающие районы таким образом, чтобы комплексы АГНКС дополняли друг друга и обеспечивали надежность заправки автотранспорта и сельскохозяйственной техники по всей территории республики (таблица № 11).

Заявленная потребность на приобретение автотранспорта,
работающего на КПП, на 2013 год с учетом загрузки АГНКС

Наименование типа транспортного средства	Количество транспортных средств, единиц	АГНКС				
		количество сущест- вующих заправок	среднее фактиче- ское коли- чество заправок в сутки	резерв по количеству заправок в сутки	% загрузки	% загрузки с учетом приобретения автотранспортных средств
Всего	1 117					
АМВ	136	11	459	2263	14 %	57%
АСВ	213					
АБВ	423					
ГТ	162					
КТ	101					
СТ	82					

Вместе с тем необходимо отметить, что если рассматривать в разрезе муниципальных районов, то процент загрузки АГНКС варьируется от 20 и до 295 процентов (таблица № 12).

Таблица № 12

Заявленная потребность на приобретение автотранспорта,
работающего на КПП, на 2013 год с учетом загрузки АГНКС в разрезе районов

Наименование муниципального района и городского округа	Количество транс- портных средств, единиц	АГНКС				
		коли- чество сущест- вующих	среднее факти- ческое количество заправок в сутки	резерв по коли- честву заправок в сутки	% загруз- ки	% загрузки с учетом приобретения автотранс- портных средств
Всего	1 117	11	459	2263	14	57
г.Казань	368	3	236	980	19	91
Альметьевский	34	1	53	390	11	30
Бугульминский	39	1	20	32	50	294
Буинский	13	1	29	85	29	62
Мамадышский	26	1	27	26	11	32
г.Набережные Челны	180	2	70	320	7	12
Нижнекамский	131	1	14	390	3	76
Сабинский	5	1	10	40	20	45

Газификация Республики Татарстан завершена еще в 2000 году, в связи с чем техническая возможность строительства новых АГНКС имеется во всех городах и районных центрах.

За период с 2014 по 2018 год планируется построить 31 АГНКС и 65 дочерних АГНКС. На каждой АГНКС в среднем предполагается обслуживать около 50 единиц автотранспорта, что позволит обеспечивать 70 – 90 процентов загрузки АГНКС (таблица № 13).

Таблица № 13

Заявленная потребность на приобретение автотранспорта, работающего на КПГ, и строительство новых АГНКС на 2014 – 2018 годы

Наименование отрасли	Всего		2014 г.		2015 г.		2016 г.		2017 г.		2018 г.
	автотранспорт на ГМТ	АГНКС/ дочерние станции	автотранспорт на ГМТ	АГНКС/ дочерние станции	автотранспорт на ГМТ	АГНКС/ дочерние станции	автотранспорт на ГМТ	АГНКС/ дочерние станции	автотранспорт на ГМТ	АГНКС/ дочерние станции	автотранспорт на ГМТ
Всего	5058	31/65	953	10/26	832	4/19	845	4/6	1 322	13/14	1 106
Транспортный комплекс	1 467		179		156		194		514		424
Промышленность	109		15		31		21		22		20
АПК	1555		278		321		314		307		335
Строительство и ЖКХ	1008		250		217		234		201		106
Медицинское обслуживание	563		165		2		9		222		165
Образование	273		51		81		50		50		41
Социальная защита	83		15		24		23		6		15

Расположение АГНКС позволит выполнять грузоперевозки по всей территории Республики Татарстан, а также обеспечивать транзитные перевозки по Российской Федерации.

Таким образом, реализация настоящей Программы также будет способствовать стабилизации рынка труда, развитию многоуровневой системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации специалистов в производственно-технологических видах деятельности.

Государственные и иные меры поддержки

Одним из необходимых условий развития рынка газомоторного топлива в России является осуществление мер государственной поддержки как на уровне отдельных субъектов Российской Федерации, так и на федеральном уровне.

В Республике Татарстан сформирована развитая нормативная база по поддержке приоритетных направлений развития, включающая механизмы налогового стимулирования и ряд других инструментов, которые уже сегодня могут быть использованы для стимулирования развития рынка газомоторного топлива.

В частности, для предприятий, реализующих инвестиционные проекты, действует система льгот **по налогу на вновь приобретенное для реализации проекта имущество** (снижение ставки налога с 2,2 до 0,1 процента) и **по налогу на прибыль организаций** (снижение ставки налога с 18 до 13,5 процента – в части, зачисляемой в бюджет республики).

Данными льготами могут воспользоваться как предприятия, осуществляющие строительство АГНКС, так и предприятия, производящие соответствующее оборудование или транспортные средства на ГМТ. Для этого необходимо выполнение ряда условий: включение инвестиционного проекта в Инвестиционный меморандум Республики Татарстан, ведение отдельного бухгалтерского учета, наличие проработанного бизнес-плана и другие.

Следующее направление – это **стимулирование спроса и предложения на рынке со стороны субъектов малого и среднего предпринимательства**.

В настоящее время на федеральном уровне завершается формирование программы поддержки малого и среднего предпринимательства на 2013 год, в рамках которой республика готовит свои предложения. Соответственно, существует возможность расширения ряда мероприятий в части стимулирования использования газомоторного топлива.

Во-первых, это программа частичного финансирования затрат, связанных с уплатой платежей по договору финансовой аренды (лизинга) оборудования (**ЛИЗИНГ-ГРАНТ**). Установленные на федеральном уровне условия позволяют распространить действие программы поддержки малого и среднего предпринимательства в том числе и на предприятия, приобретающие транспортные средства на ГМТ.

Еще одно мероприятие предусматривает **субсидирование затрат на приобретение оборудования** действующими субъектами малого и среднего предпринимательства в размере до 3 млн. рублей. Данной субсидией смогут воспользоваться в том числе компании, создающие оборудование для производства и сервисного обслуживания техники на ГМТ.

Кроме того, возможно **субсидирование затрат на уплату процентов по кредитам**, привлеченным на строительство (реконструкцию) производственных зданий, строений, сооружений и приобретение оборудования. Субсидии предоставляются субъектам малого и среднего предпринимательства, осуществляющим деятельность в приоритетных отраслях экономики Республики Татарстан, в том числе производителям оборудования и автокомпонентов для автомобильного транспорта, работающего на природном газе.

Компенсация не более 2/3 ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации от суммы платежей по кредитам и в размере не более 3 млн. рублей на одного получателя поддержки.

Следующая мера поддержки предполагает **стимулирование кредитования приобретения техники через использование механизма Гарантийного фонда Республики Татарстан**, выдающего поручительство до 50 процентов суммы залога. В рамках данной программы могут быть выданы поручительства на приобретение автотранспорта на газомоторном топливе.

При необходимости также может быть рассмотрена возможность расширения мер стимулирования на республиканском уровне, в том числе через:

внесение изменений в Закон Республики Татарстан от 28 ноября 2003 года № 49-ЗРТ «О налоге на имущество организаций», предусматривающих пониженные ставки по налогу на имущество в отношении транспортных средств на газомоторном топливе и оборудования для производства, испытания и обслуживания газобаллонного оборудования;

внесение изменений в Закон Республики Татарстан от 17 июня 2009 года № 19-ЗРТ, устанавливающий дифференцированные ставки для налогоплательщиков, применяющих упрощенную систему налогообложения, в части установления пониженной ставки для предприятий, эксплуатирующих автотехнику на газомоторном топливе.

Также может быть рассмотрена возможность установления **льготных размеров арендной платы за земельные участки для газозаправочных станций и предприятий**, эксплуатирующих технику на газомоторном топливе (внесение изменений в постановление Правительства республики от 09.02.1995 № 74 «О порядке определения размеров арендной платы за земельные участки, находящиеся в собственности Республики Татарстан»).

Основой успеха любого бизнеса является повышение производительности и снижение расходов. Для транспортных предприятий это означает, прежде всего, поддержание автопарка в работоспособном состоянии при минимальных затратах.

Ни для кого не секрет, что какая бы хорошая техника ни была, она исчерпывает свой ресурс. Рано или поздно перед каждым руководителем транспортной компании встает проблема обновления парка автомобилей. Одно из крупнейших предприятий республики – ОАО «КАМАЗ» предлагает новую **программу обновления автопарка – «Трейд ин»**.

«Трейд ин» – это услуга, которая позволяет обменять подержанный грузовик «КАМАЗ» на новый, с доплатой разницы в стоимости автомобилей.

В рамках этой программы ОАО «КАМАЗ» предлагает обновление автопарка на выгодных условиях: взамен своих старых автомобилей предприятие получает новые или капитально отремонтированные грузовики «КАМАЗ».

Дополнительные выгоды от сочетания схемы «Трейд ин» и лизинга:

В распоряжении организации остаются значительные денежные средства, т.к. в виде первоначального взноса выступает подержанный автомобиль, а остальная сумма сделки финансируется лизингодателем;

предприятие экономит на уплате налога на прибыль, поскольку все лизинговые платежи относятся на себестоимость, а также на уплате налога на

имущество, т.к. по истечении срока лизинга дорогостоящий автомобиль ставится на баланс по минимальной стоимости;

налоговые и судебные органы не могут наложить арест на полученные в лизинг автомобили, т.к. до полного выкупа они являются собственностью лизингодателя.

Важным вопросом также является обучение водителей и технических специалистов по работе с газобаллонным оборудованием. В настоящее время соответствующие учебные курсы проводятся компанией РАРИТЭК. Аналогичные курсы в случае необходимости могут быть организованы на основе программы РАРИТЭК на базе республиканских учебных курсовых комбинатов.

Таким образом, в республике существует широкий набор стимулирующих мер для расширения использования природного газа в качестве моторного топлива.

Сочетание федеральных и республиканских мер поддержки должно позволить создать условия как для расширения спроса, так и для повышения предложения на рынке газомоторного топлива, что в конечном итоге приведет к росту эффективности и экологической безопасности автотранспорта.

3. Прогнозируемые объемы и источники финансирования Программы

Общий объем финансирования Программы составляет 75 837,89 млн.рублей, в том числе средства бюджета Республики Татарстан – 14 520,87 млн.рублей; средства федерального бюджета – 19 340,87 млн.рублей; внебюджетные источники – 41 976,15 млн.рублей.

Объемы финансирования мероприятий Программы уточняются ежегодно (таблица № 14 – 17).

Таблица № 14

Сценарии финансирования по приобретению автотранспортных средств на ГМТ (I этап – 2013 год)

Наименование типа транспортного средства *	Общее количество, единиц	Предполагаемый объем финансирования на 2013 гг., тыс.рублей			
		ВСЕГО	из них		
			бюджет Российской Федерации	бюджет Республики Татарстан	средства предприятий
	1 117	4 690 940	1 441 548	989 587	2 259 805
АМВ	136	183600	85590	82485	15525
АСВ	213	847740	255118	170742	421880
АБВ	423	2453400	736020	490680	1226700
ГТ	162	518400	156800	105600	256000
КТ	101	343400	103020	68680	171700
СТ	82	344400	105000	71400	168000

* из них 118 транспортных средств бюджетных организаций (бюджет Российской Федерации – 50 процентов, бюджет РТ – 50 процентов)

На сегодняшний день ведется работа по приобретению автотранспортных средств, работающих на КПП, за счет субсидий, выделенных из бюджета Российской Федерации, в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 26.09.2012 № 981 «Об утверждении Правил предоставления и распределения в 2012 году субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на закупку произведенных на территории государств – участников Единого экономического пространства, работающих на газомоторном топливе, трамваев и троллейбусов» предусмотрена закупка 262 автобусов, работающих на ГМТ.

Таблица № 15

**Сценарии финансирования
по приобретению автотранспортных средств
на ГМТ (II этап – 2014 – 2018 гг.)**

Наименование типа транспортного средства	Количество транспортного средства, единиц	Предполагаемый объем финансирования, тыс.рублей							
		ВСЕГО*	в том числе за счет средств						
			бюджета Российской Федерации	бюджета Республики Татарстан		внебюджетных источников			
				ВСЕГО	из них на		ВСЕГО	из них на	
					приобретение транспортного средства	инфраструктура		приобретение транспортного предприятия	строительство АГНКС, ООО "Газпром газомоторное топливо"
Всего	5 058	23 732 280	5 835 678	4 416 352	3 463 852	952 500	13 456 380	8 058 880	5 397 500
АМВ	971	23 732 280	1 021 410	4 416 352	254 340	952 500	13 456 380	35 100	5 397 500
АСВ	662		790 428		526 952			1 317 380	
АБВ	774		1 346 760		897 840			2 244 600	
ГТ	2 045		1 963 200		1 308 800			3 272 000	
КТ	207		211 140		140 760			351 900	
СТ	399		502 740		335 160			837 900	

* В том числе 23 870 тыс. рублей – на обучение и создание рабочих мест

Сценарии финансирования
по приобретению автотранспортных средств на ГМТ (III этап – 2019 – 2023 гг.)

(тыс.рублей)

Количество транспортного средства, единиц	Предполагаемый объем финансирования							
	ВСЕГО*	в том числе за счет средств						
		бюджета Российской Федерации	бюджета Республики Татарстан			внебюджетных источников		
			ВСЕГО	из них на		ВСЕГО	из них на	
приобретение транспортного средства	инфраструктура	приобретение транспортного средства пред-приятями		строительство АГНКС, ООО «Газпром газомоторное топливо»				
8 825	47 414 670	12 063 651	9 114 934	8 042 434	1 072 500	26 183 585	20 106 085	6 077 500

* В том числе 52 500 тыс. рублей – на обучение и создание рабочих мест

Сценарии финансирования по приобретению автотранспортных средств на ГМТ
за весь период реализации Программы (2013 – 2023 гг.)

(тыс.рублей)

Количество транспортного средства, единиц	Предполагаемый объем финансирования							
	ВСЕГО*	в том числе за счет средств						
		бюджета Российской Федерации	бюджета Республики Татарстан			внебюджетных источников		
			ВСЕГО	из них на		ВСЕГО	из них на	
приобретение транспортного средства	инфраструктура	приобретение транспортного средства пред-приятями		строительство АГНКС, ООО «Газпром газомоторное топливо»				
15 000	75 837 890	19 340 877	14 520 873	12 495 873	2 025 000	41 899 770	30 424 770	11 475 000

* В том числе 76 370 тыс. рублей – на обучение и создание рабочих мест

Необходимо отметить, что при реализации Программы имеются риски, связанные с:

недостаточным уровнем квалификации кадров, ошибками при проектировании, нарушением договорных обязательств подрядчиками, поставщиками;

неспособностью участников проекта обеспечить эффективное использование ресурсов, изменениями внешних условий (повышение цен, увеличение налоговых ставок) и др.;

проблемами в получении лицензий, разрешений и согласований от государственных надзорных ведомств, изменениями в ходе реализации Программы надзорно-регулирующих норм;

инфляцией, колебаниями валютных курсов, ростом стоимости ресурсов на рынке капитала, что повлечет увеличение сроков строительства и реконструкции объектов и невыполнение мероприятий в запланированные сроки.

Риски при реализации мероприятий Программы и мероприятия по их минимизации представлены в таблице № 18.

Таблица № 18

**Возможные риски при реализации Программы
и мероприятия по их минимизации**

Наименование рисков	Анализ причин возникновения	Механизмы минимизации
Управленческие риски	Возникновение рисков связано с недостаточным уровнем квалификации кадров, нарушением договорных обязательств подрядчиками, поставщиками	Исполнители программных мероприятий, финансируемых из республиканского бюджета, будут определяться на конкурсной основе в соответствии с действующим законодательством. Реализацию программных мероприятий за счет собственных средств будут осуществлять организации, обладающие опытом функционирования в профильной отрасли
Риски реализации	К рискам реализации проекта относятся ошибки при проектировании, неспособность участников проекта обеспечить эффективное использование ресурсов, изменение внешних условий (повышение цен, увеличение налоговых ставок)	С целью обеспечения успешной реализации и соблюдения условий эффективного и целевого использования бюджетных средств в механизме реализации Программы предусмотрен регулярный мониторинг реализации мероприятий
Финансовые риски	Возникновению финансовых рисков способствует инфляция, колебание валютных курсов, рост стоимости ресурсов на рынке капитала, что повлечет увеличение сроков строительства и реконструкции объектов и невыполнение мероприятий в запланированные сроки	К реализации проекта будут привлечены организации с богатым опытом в профильной сфере.
Законодательные риски	Риски, требующие внесения изменений в постановление об утверждении программы	

4. Механизм реализации Программы

Механизм реализации Программы определяется заказчиком Программы – Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и предусматривает проведение организационных мероприятий, обеспечивающих ее выполнение.

Заказчик Программы:

несет ответственность за реализацию Программы в целом;
обеспечивает согласованность действий ответственных исполнителей мероприятий Программы.

Ответственные исполнители мероприятий Программы:

обеспечивают целевое и эффективное использование средств, выделяемых на реализацию мероприятий Программы;

отчитываются перед заказчиком Программы о ходе реализации мероприятий Программы, рациональном использовании средств, выделяемых на их реализацию, и сроках выполнения государственных контрактов и договоров.

Министерствам, ведомствам и организациям, участвующим в реализации Программы, ежеквартально представлять до 10 числа месяца, следующего за отчетным периодом, информацию о ее выполнении в Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан.

Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан ежеквартально, до 25 числа месяца, следующего за отчетным периодом, направляет в Министерство экономики Республики Татарстан стратегическую, справочную и аналитическую информацию о подготовке и реализации Программы, а также эффективности использования финансовых средств с заполнением формы, представленной в приложении № 5 Порядка разработки, реализации и оценки эффективности государственных программ, утвержденного постановлением Кабинета Министров Республики Татарстан от 31.12.2012 № 1199.

Таким образом, основным подходом к реализации процесса замены автотранспорта на ГМТ будет являться комплексность, которая заключается в совместном и одновременном развитии АГНКС и автотранспорта, работающего на КПП, территориально привязанных друг к другу. Модуль состоит из газозаправочного комплекса и определенного парка автомашин, работающих на КПП (например: АГНКС-1 обслуживает 200 автомашин на КПП, базирующихся в радиусе до 10 км от АГНКС), а также закрепленных за ним в определенном количестве ПАГЗ.

5. Оценка экономической, социальной и экологической эффективности Программы

В настоящее время автотранспорт является одним из крупнейших загрязнителей окружающей среды и, прежде всего, атмосферного воздуха. На протяжении 10 последних лет в республике происходит неуклонный рост количества транспортных средств, вследствие чего увеличивается негативное

воздействие данного вида транспорта на атмосферный воздух городов и населенных пунктов Республики Татарстан.

Общие валовые выбросы загрязняющих веществ от автомобильного транспорта юридических и физических лиц оцениваются на уровне 317,3 тыс.тонн, что на 10 тыс. тонн больше, чем в 2011 году. Это связано с ростом в республике общего количества автотранспортных средств более чем на 76 тысяч единиц .

В целом по республике доля выбросов автотранспорта в общий объем выбросов загрязняющих веществ в атмосферу составляет более 52 процентов. В некоторых городах выбросы от автомобилей превысили выбросы от стационарных источников промышленных и других предприятий.

Так, в г.Казани доля выбросов автотранспорта от общего объема выбросов составила 69,4 процента, или 73,5 тыс.тонн, в г.Набережные Челны – 69,4 процента, или 34,0 тыс.тонн, в г.Нижнекамске – 20,0 процентов, или 15,8 тыс.тонн, в г.Альметьевске – 38,1 процента, или 17,3 тыс.тонн, в г.Чистополе – 84,2 процента, или 3,3 тыс.тонн, в г.Заинске – 22,3 процента, или 3,9 тыс.тонн, в г.Бугульме – 75,9 процента, или 8,2 тыс.тонн, в г.Зеленодольске – 73,3 процента, или 6,7 тыс.тонн.

Таким образом, автомобильный транспорт в ряде крупных промышленных городов республики является основным источником загрязнения атмосферного воздуха.

Непринятие мер, направленных на обеспечение экологической безопасности автомобильного транспорта, приведет в перспективе к значительному увеличению уровня загрязнения атмосферного воздуха в городах и населенных пунктах Республики Татарстан и ухудшению тем самым условий проживания населения республики.

Одним из эффективных путей снижения вредного воздействия автотранспорта на состояние атмосферного воздуха является перевод автотранспортных средств на КПП.

Немалую роль в повышении потребительской привлекательности применения КПП в качестве моторного топлива имеют следующие факторы.

Установленные постановлением Правительства Российской Федерации от 12.06.2003 № 344 «О нормативах платы за выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ стационарными и передвижными источниками, сбросы загрязняющих веществ в поверхностные и подземные водные объекты, размещение отходов производства и потребления» нормативы платы за загрязнение окружающей среды для КПП ниже, чем для бензина и дизельного топлива. Так, нормативы платы за 1 тонну сожженного бензина составляют 1,3 рубля, за 1 тонну дизельного топлива – 2,5 рубля, за 1 тыс. куб.метров КПП – 0,7 рубля.

В соответствии с методиками по расчету выбросов загрязняющих веществ от автотранспортных средств при переводе бензиновых и дизельных автомобилей на КПП значительно снижаются удельные выбросы загрязняющих веществ с отработавшими газами автомобилей. Так, пробеговые выбросы (г/км) 1 грузового автомобиля, работающего на КПП, в 1,9 раза меньше выбросов аналогичного грузового бензинового автомобиля по оксиду углерода; в 11 раз – по формальдегиду; в 3,2 раза – по бенз(а)пирену; в 2 раза – по диоксиду азота; в

10,3 раза – по углеводородам; в 1,2 раза – по диоксиду серы. Существенное снижение выбросов формальдегида, бенз(а)пирена, диоксида азота и диоксида серы наблюдается также при переводе дизельных автомобилей на КПП.

Применение КПП в качестве моторного топлива позволяет довести уровень выбросов вредных веществ двигателя внутреннего сгорания до норм «ЕВРО-4», которым согласно техническому регламенту «О требованиях к выбросам автомобильной техникой, выпускаемой в обращение на территории Российской Федерации, вредных (загрязняющих) веществ», утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 12.10.2005 № 609, с 01.01.2013 должны соответствовать все выпускаемые в Российской Федерации автомобили.

По укрупненным расчетам, выбросы загрязняющих веществ от 15 тысяч грузовых автомобилей и автобусов, работающих на жидком нефтяном топливе, составляют 21,7 тыс.тонн. При переводе вышеуказанного количества автотранспортных средств на КПП выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух сократятся на 13,0 тыс.тонн, или на 60 процентов от выбросов указанных автомобилей, и составят 8,7 тыс.тонн.

Принимая во внимание снижение в общем объеме выбросов таких высокотоксичных и канцерогенных веществ, как формальдегид, бенз(а)пирен, диоксида азота и др., присутствующих в отработавших газах автотранспортных средств и по которым стационарными постами наблюдений федерального государственного бюджетного учреждения «Управление по гидрометеорологии и мониторингу окружающей среды Республики Татарстан», расположенными преимущественно вдоль оживленных автомагистралей городов, отмечаются постоянные превышения предельно допустимых концентраций, реализация программных мероприятий по газификации транспорта внесет весомый вклад в снижение уровня загрязнения атмосферного воздуха в городах и населенных пунктах Республики Татарстан.

6. Ожидаемые результаты от реализации мероприятий Программы

Строительство и ввод в эксплуатацию новых автомобильных газонаполнительных компрессорных станций с учетом работы уже действующих позволят довести объемы реализации КПП в республике в среднем до 250 млн.куб. метров в год, что равнозначно замещению 250 млн.литров нефтяного моторного топлива.

Затраты на оплату вышеуказанного количества КПП при действующей цене 9 рублей за 1 куб.метр составят 549 млн.рублей. Стоимость 61 млн.литров нефтяного моторного топлива при его условной цене 28,25 рубля за 1 литр составит 1723,3 млн.рублей. Таким образом, разница при оплате нефтяного моторного топлива составит 1174,3 млн.рублей в год. Данный результат реализации мероприятий Программы будет способствовать повышению конкурентоспособности транспортных услуг, оказываемых организациями различных форм собственности и индивидуальными предпринимателями, за счет снижения доли затрат на моторное топливо в себестоимости услуг.

В результате реализации мероприятий Программы будут:

созданы объективные условия для замены автотранспортных средств на газомоторное топливо;

построены и сданы в эксплуатацию 60 АГНКС и 150 дочерних станций АГНКС;

созданы специализированные участки по сервисному обслуживанию газобаллонной аппаратуры;

созданы станции по переосвидетельствованию газобаллонного оборудования.

Реализация Программы в течение 2013 – 2023 годов позволит:

существенно сократить потребление жидкого топлива (около 2600 млн.тонн за годы реализации Программы), что будет способствовать сокращению затрат на перевозки;

обеспечить ежегодное снижение выбросов загрязняющих веществ в атмосферу от автотранспортных средств более чем на 1 тыс.тонн, что особенно важно для городов и населенных пунктов с высокой концентрацией автомобильного транспорта (таблица № 19).

Таблица № 19

Ожидаемые результаты от реализации Программы

Наименование показателей	2013 год	2014–2018 годы	2019–2023 годы	Итого
Приобретение автотранспортных средств, работающих на ГМТ, единиц	1 117	5 058	8 825	15 000
Суммарный годовой объем реализации КПП с учетом эксплуатируемых АГНКС, млн. куб метров в год	10,6	611,9	2 058,2	2 680,7
Сокращение выбросов загрязняющих веществ от автотранспорта, тыс. тонн	на 0,96	на 4,2	на 7,85	на 13,01
Строительство и ввод в эксплуатацию новых АГНКС и ПАГЗ, единиц	проектирование АГНКС	31 АГНКС 65 дочерних АГНКС	29 АГНКС 85 дочерних АГНКС	60 АГНКС 150 дочерних АГНКС
Создание новых рабочих мест	–	682	818	1500

Таким образом, реализация мероприятий Программы окажет положительное влияние на развитие экономики республики в целом, будет способствовать повышению стабильности и долгосрочной инвестиционной привлекательности, существенному улучшению экологической обстановки в регионе, созданию предпосылок для обеспечения высоких темпов развития инновационных технологий, что в итоге приведет к повышению уровня жизни населения.

Список используемых сокращений:

АБВ – автобус большой вместимости;
АГНКС – автомобильная газонаполнительная компрессорная станция;
АЗС – автомобильная заправочная станция;
АМВ – автобус малой вместимости;
АПК – агропромышленный комплекс;
АСВ – автобус средней вместимости;
ГБА – газобаллонная аппаратура для автомобилей;
ГМТ – газомоторное топливо;
ГТ – самосвалы, грузовая и строительная техника;
КПГ – компримированный природный газ;
КТ – коммунальная техника;
НДС – налог на добавленную стоимость;
ПАГЗ – передвижной автомобильный газовый заправщик;
ПДК – предельно допустимые концентрации;
ППТО – пункт переоборудования и технического обслуживания автомобилей;
СТ – специальная техника (тракторы, экскаваторы, грейдеры, бульдозеры).