



**ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**  
**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

от 27 февраля 2015 г. № 310-р

МОСКВА

1. Утвердить прилагаемый паспорт инвестиционного проекта "Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)".
2. Для служебного пользования.

Председатель Правительства  
Российской Федерации



Д.Медведев

УТВЕРЖДЕН  
распоряжением Правительства  
Российской Федерации  
от 27 февраля 2015 г. № 310-р

**П А С П О Р Т**  
**инвестиционного проекта**  
**"Центральная кольцевая автомобильная**  
**дорога (Московская область)"**

1. Наименование инвестиционного проекта - "Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)" (далее - Центральная кольцевая автомобильная дорога).

2. Краткое описание инвестиционного проекта - в рамках инвестиционного проекта в период до 2018 года предусматривается реализация первой очереди строительства следующих пусковых комплексов Центральной кольцевой автомобильной дороги:

"Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 1, первый строительный участок (первая очередь строительства)" (далее - пусковой комплекс № 1) - от пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-4 "Дон" до начала обхода г. Наро-Фоминска;

"Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 3" (далее - пусковой комплекс № 3) - от пересечения со строящейся скоростной автомобильной дорогой М-11 Москва - Санкт-Петербург до пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-7 "Волга";

"Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4" (далее - пусковой комплекс № 4) - от пересечения с автомобильной дорогой общего пользования

федерального значения М-7 "Волга" до пересечения с автомобильной дорогой общего пользования федерального значения М-4 "Дон";

"Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 5" (далее - пусковой комплекс № 5) - от начала обхода г. Наро-Фоминска до пересечения со строящейся скоростной автомобильной дорогой М-11 Москва - Санкт-Петербург.

Также предполагается реализация инвестиционного проекта по привлечению единого оператора для организации и обеспечения сбора платы за проезд транспортных средств по Центральной кольцевой автомобильной дороге.

Реализацию инвестиционного проекта предполагается осуществить на принципах государственно-частного партнерства:

пусковые комплексы № 1 и 5 - в рамках долгосрочных инвестиционных соглашений;

пусковые комплексы № 3 и 4 - в рамках концессионных соглашений.

Реализация второй очереди строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги будет осуществляться по мере роста интенсивности движения в 2023 - 2027 годах.

### 3. Участники инвестиционного проекта:

а) инициатор инвестиционного проекта - Государственная компания "Российские автомобильные дороги", учредителем которой, владеющим долей в уставном капитале более 5 процентов, является Российская Федерация. Ключевые руководители указанного юридического лица, имеющие отношение к непосредственной реализации инвестиционного проекта:

председатель правления - Кельбах Сергей Валентинович;

первый заместитель председателя правления по инвестиционно-финансовым вопросам - Алафинов Иннокентий Сергеевич;

заместитель председателя правления по инвестиционной политике и корпоративному развитию - Носов Александр Геннадьевич;

заместитель председателя правления по правовым вопросам - Попов Константин Игоревич;

б) иные участники инвестиционного проекта - концессионеры, исполнители долгосрочных инвестиционных соглашений, определяемые по результатам открытых конкурсов.

4. Цели инвестиционного проекта - создание условий для формирования современной транспортной инфраструктуры,

интегрированной с сетью международных транспортных коридоров в целях реализации транзитного потенциала нашей страны, а также обеспечение обслуживания транспортных потоков за пределами центральной части Московского транспортного узла и снижение перегрузки относящейся к нему сети автомобильных дорог.

5. Реализация инвестиционного проекта позволит:

а) уменьшить нагрузку на радиальные выходы из г. Москвы и уличную сеть города, связанную с движением большегрузного и транзитного транспорта;

б) рационализировать структуру грузораспределения, создать инфраструктурные условия для удовлетворения спроса на услуги логистических комплексов в Московском регионе за счет развития поперечных ("хордовых") транспортных сообщений, а также "перехватить" на дальних подъездах к г. Москве большегрузные транспортные средства с последующей пересортировкой грузов и отправкой их в иные регионы мелкими партиями;

в) создать условия для комплексного развития инфраструктуры и территорий г. Москвы и Московской области, а также для смежных областей - Тверской, Ярославской, Владимирской, Рязанской, Калужской, Тульской и Смоленской на основе мультипликативного эффекта от строительства Центральной кольцевой автомобильной дороги;

г) интенсифицировать социальные, хозяйственные, межрегиональные и международные связи, повысить уровень мобильности населения и субъектов рынка;

д) повысить безопасность дорожного движения и качество обслуживания пользователей автомобильной дороги;

е) снизить себестоимость перевозок и уровень транспортных издержек для грузоотправителей;

ж) снизить уровень негативного воздействия на окружающую среду за счет разгрузки головных участков радиальных дорог в Московской области;

з) оптимизировать бюджетные расходы на этапе строительства за счет привлечения в инвестиционный проект внебюджетных инвестиций в рамках заключаемых концессионных соглашений;

и) оптимизировать бюджетные расходы на этапе эксплуатации за счет привлечения исполнителя к содержанию автомобильной дороги.

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

а) Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (в части таких стратегических приоритетов, как мобильность населения и доступность транспортных услуг, снижение уровней аварийности, рисков и угроз безопасности по видам транспорта, снижение доли транспорта в загрязнении окружающей среды, повышение коммерческой скорости и ритмичности продвижения партий товаров, использование современных механизмов развития экономической конкурентной среды, включая государственно-частное партнерство, повышение фондоотдачи инфраструктуры транспорта, создание приоритетных конкурентных условий для национальных перевозчиков и повышение их конкурентоспособности, формирование необходимых условий инвестирования в транспортную отрасль, обеспечивающих ее развитие опережающими темпами);

б) федеральной целевой программы "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)", утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 "О федеральной целевой программе "Развитие транспортной системы России (2010 - 2020 годы)" (в части таких целевых показателей, как повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации, реализация транзитного потенциала страны, повышение эффективности работы и интенсивности грузооборота Московского транспортного узла за счет обеспечения обслуживания транспортных потоков в обход центральной части Московского транспортного узла и снижения перегрузки сети автомобильных дорог в пределах Московского транспортного узла);

в) Программы деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р (в части таких целевых показателей, как прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального значения, переданных в доверительное управление Государственной компании "Российские автомобильные дороги", соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения I технической категории, находящихся в доверительном управлении Компании, прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, переданных

в доверительное управление Компании, на которых будут устранены ограничения пропускной способности, повышение безопасности движения по автомобильным дорогам Компании, увеличение количества многофункциональных зон дорожного сервиса на автомобильных дорогах Компании, прирост протяженности автомобильных дорог федерального значения, переданных в доверительное управление Компании, обеспечивающих пропуск транспортных средств с нагрузкой на наиболее загруженную ось 11,5 тонны).

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги также позволит обеспечить транспортной инфраструктурой реализацию комплексных программ развития части территорий Московской области, осуществляемых без финансирования из бюджета Российской Федерации.

7. Оценка потенциального спроса и (или) объема рынка на продукцию (услуги) - инвестиционным проектом предусматривается осуществление платной эксплуатации Центральной кольцевой автомобильной дороги на пусковых комплексах № 1, 3 и 4, прогноз интенсивности движения (с учетом пропускной способности) при реализации инвестиционного проекта для рекомендованного уровня тарифа (оптимального тарифа) при наиболее вероятном сценарии экономического развития на 2030 год составляет:

а) в отношении пускового комплекса № 1 - 43521 автомобиль в сутки;

б) в отношении пускового комплекса № 3 - 43521 автомобиль в сутки;

в) в отношении пускового комплекса № 4 - 40303 автомобиля в сутки.

8. Сроки реализации инвестиционного проекта (план мероприятий приведен в приложении № 1):

а) фаза строительства - 2014 - 2018 годы;

б) фаза эксплуатации - с 2018 года.

9. Объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет - 299843,9 млн. рублей (с налогом на добавленную стоимость).

Источники финансирования реализации инвестиционного проекта в части, касающейся капитальных вложений, приведены в приложении № 2.

10. Объем и источники финансирования инвестиционного проекта (в прогнозных ценах, с налогом на добавленную стоимость) включают в себя:

а) заемное финансирование в размере 1,7 процента общего объема капитальных вложений (5195,5 млн. рублей), осуществляемое путем размещения облигационных займов Государственной компании "Российские автомобильные дороги" со сроком погашения до 2019 года;

б) собственные средства Государственной компании "Российские автомобильные дороги" не предусмотрены;

в) средства участников инвестиционного проекта, предусматриваемые в размере до 23,7 процента общего объема капитальных вложений (до 70854,3 млн. рублей) (инвестиционным проектом предусматривается проведение конкурсов в целях заключения концессионных соглашений и долгосрочных инвестиционных соглашений, победители конкурсов будут привлекать собственные и заемные средства для софинансирования реализации инвестиционного проекта);

г) бюджетные ассигнования федерального бюджета (субсидии из федерального бюджета) на реализацию инвестиционного проекта, предусматриваемые в размере до 24,6 процента общего объема капитальных вложений (до 73794,1 млн. рублей);

д) бюджетные ассигнования бюджетов субъектов Российской Федерации и местных бюджетов на реализацию инвестиционного проекта отсутствуют;

е) заемное финансирование в размере до 50 процентов общего объема капитальных вложений (до 150000 млн. рублей), осуществляемое за счет выпуска облигационных займов Государственной компании "Российские автомобильные дороги", приобретаемых за счет средств Фонда национального благосостояния или за счет средств кредитных организаций, привлечших средства Фонда национального благосостояния посредством субординированных депозитов (субординированных облигаций), с минимальной доходностью на уровне "инфляция плюс 1 процентный пункт". Выплата купонного дохода по облигациям осуществляется начиная с 2022 года в следующем порядке:

средства Фонда национального благосостояния предоставляются в соответствии с приложением № 2 к настоящему документу на реализацию объектов, предусмотренных приложением № 1 к настоящему документу, при условии заключения инвестиционных соглашений или концессионных соглашений и подписания акта об осуществлении финансового закрытия по концессионному соглашению;

возвратность средств Фонда национального благосостояния обеспечивается путем погашения Государственной компанией

"Российские автомобильные дороги" облигационного займа до 2045 года за счет будущих сборов платы за проезд транспортных средств по Центральной кольцевой автомобильной дороге;

срок выборки средств Фонда национального благосостояния (размещение облигационных займов Государственной компании "Российские автомобильные дороги") осуществляется в 2015 - 2018 годах (не менее 5 облигационных займов, в пределах указанного периода возможно увеличение количества облигационных займов);

период обращения (погашения) облигационных займов\* осуществляется по 2045 год (включительно), в том числе:

заем (займы) 2015 года погашается не позднее 2042 года;

заем (займы) 2016 года погашается не позднее 2043 года;

заем (займы) 2017 года погашается не позднее 2044 года;

заем (займы) 2018 года погашается не позднее 2045 года;

ж) средства пенсионных накоплений не предусмотрены;

з) средства институтов развития и государственных корпораций не предусмотрены;

и) налоговые льготы и таможенные преференции. В соответствии с пунктом 2 статьи 146 Налогового кодекса Российской Федерации не признаются объектом налогообложения по налогу на добавленную стоимость в том числе следующие операции Государственной компании "Российские автомобильные дороги":

выполнение работ (оказание услуг) казенными учреждениями, а также бюджетными и автономными учреждениями в рамках государственного (муниципального) задания, источником финансового обеспечения которого является субсидия из соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации;

оказание услуг по предоставлению права проезда транспортных средств по платным автомобильным дорогам общего пользования федерального значения (платным участкам таких автомобильных дорог), осуществляемых в соответствии с договором доверительного управления автомобильными дорогами, учредителем которого является Российская Федерация, за исключением услуг, плата за оказание которых остается в распоряжении концессионера в соответствии с концессионным соглашением.

---

\* Период обращения (погашения) облигационных займов может быть уточнен с учетом даты фактического размещения и фактического количества займов.



11. Рейтинг долгосрочной кредитоспособности инициатора - по классификации рейтингового агентства "Фитч Рейтингс" (Fitch-Ratings):  
долгосрочный рейтинг дефолта эмитента по международной шкале в иностранной валюте - ВВВ-;

долгосрочный рейтинг дефолта эмитента по национальной шкале - ААА(rus).

12. Показатели финансовой эффективности инвестиционного проекта для частных инвесторов (с учетом всех мер государственной поддержки):

а) объем инвестиций в инвестиционный проект - до 70854,3 млн. рублей;

б) срок окупаемости инвестиционного проекта:

для инвесторов в рамках долгосрочных инвестиционных соглашений - 23 - 24 года;

для концессионеров в рамках концессионных соглашений - 30 лет;

в) чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта для инвесторов и (или) акционеров - 0 рублей при ставке дисконтирования, равной требуемой инвесторами доходности на собственный капитал, в связи с тем что в проекте денежный поток для инвесторов и (или) акционеров рассчитан на базе заранее определенной доходности на собственный капитал, соответствующей ожиданиям инвесторов и (или) акционеров;

г) внутренняя норма доходности инвестиционного проекта:

для концессионных соглашений внутренняя норма доходности на собственный капитал - 15 процентов;

для долгосрочных инвестиционных соглашений обеспечивается плавающая ставка доходности - инфляция плюс 8,3 - 8,5 процентных пункта;

д) средневзвешенная стоимость капитала:

для концессионных соглашений - 10,6 процента;

для долгосрочных инвестиционных соглашений - инфляция плюс 6 процентных пунктов;

е) доходность на собственный капитал:

для концессионных соглашений - 15 процентов;

для долгосрочных инвестиционных соглашений - плавающая ставка доходности - инфляция плюс 8,3 - 8,5 процентных пункта;

ж) доходность на заемный капитал для концессионных соглашений - 11,25 процента.

13. Бюджетная эффективность инвестиционного проекта характеризуется следующими показателями:

а) коэффициент удельной бюджетной эффективности - 4,9;

б) внутренняя норма доходности для федерального бюджета - 12 процентов;

в) чистая приведенная стоимость для федерального бюджета - 800 млрд. рублей;

г) дисконтированный период окупаемости для федерального бюджета - 24 года.

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

а) сильные стороны:

высокая бюджетная эффективность инвестиционного проекта (доходы от реализации существенно превышают капитальные и эксплуатационные затраты);

значительные социально-экономические эффекты от реализации инвестиционного проекта (оказывает существенное влияние на районы прохождения автомобильной дороги, а также на экономику страны в целом);

б) слабые стороны:

значительный объем капитальных вложений (повышает риск невозможности привлечь достаточный объем внебюджетного финансирования и существенно увеличивает расходы Государственной компании "Российские автомобильные дороги" при досрочном расторжении соглашения);

зависимость инвестиционного платежа от инфляции (колебания инфляции оказывают большее влияние на инвестиционные платежи (в части выплат процентов и доходности), чем на выручку от сбора платы за проезд по Центральной кольцевой автомобильной дороге);

большая площадь полосы отвода (увеличивает процесс переговоров и выкупа земель у собственников);

в) возможности:

развитие экономических связей с европейскими странами (создаваемые в рамках инвестиционного проекта автомобильные дороги будут являться частью международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Московской области, - транспортный коридор № 2 (Лондон - Берлин - Варшава - Минск - Москва - Нижний Новгород), транспортный коридор № 9 (Хельсинки - Санкт-Петербург -

Москва - Киев - Юго-Восточная Европа), транспортный коридор "Север - Юг";

успешная реализация целевых программ (приводит к ускорению социально-экономического развития регионов, в том числе к повышению доходов населения и, как следствие, повышению спроса на платные автомобильные дороги);

г) угрозы:

ухудшение макроэкономической ситуации (может привести к пересмотру бюджетных обязательств и отказу в предоставлении или сокращению объемов средств, выделяемых для финансирования инвестиционного проекта);

повышение спроса на другие виды транспорта (развитие железнодорожного, морского и воздушного видов транспорта может негативно отразиться на спросе на платные автомобильные дороги).

15. Риски реализации инвестиционного проекта:

а) риски контрактной системы - риски недостаточной защищенности средств инвесторов и кредиторов, включая средства Фонда национального благосостояния, в структуре реализации инвестиционного проекта по концессионным и долгосрочным инвестиционным соглашениям. Фактором, снижающим этот риск, является максимальная защищенность средств инвесторов и кредиторов, включая средства Фонда национального благосостояния, которая гарантируется платежами Государственной компании "Российские автомобильные дороги", источником которых служат сборы от взимания платы за проезд по Центральной кольцевой автомобильной дороге. Эти платежи обеспечат необходимую доходность и возможность обслуживания и погашения долга перед Фондом национального благосостояния, а концессионерам и исполнителям по долгосрочным инвестиционным соглашениям обеспечат необходимую доходность и возможность обслуживания и погашения долга (низкий риск);

б) технические риски, связанные с реализацией и последующей эксплуатацией инвестиционного проекта, - риски несоответствия эксплуатационного состояния автомобильной дороги требуемому уровню, в частности в связи со значительными затратами на поддержание функциональности скоростной автомобильной дороги. Фактором, снижающим этот риск, является структура сделки, обеспечивающая перенос риска на эксплуатирующую компанию. Ответственность за несоответствие эксплуатационного состояния автомобильной дороги

требуемому уровню четко определяется в концессионных и долгосрочных инвестиционных соглашениях (низкий риск);

в) конкурентоспособность инвестиционного проекта, подверженность рыночным рискам - риски снижения интенсивности движения значительно ниже ожидаемого уровня и, как следствие, низкие доходы от сбора платы за проезд по Центральной кольцевой автомобильной дороге. Факторами, снижающими риск, являются такие факторы, как создание резервов, оптимальная тарифная политика, а также использование механизмов, стимулирующих концессионеров и исполнителей по долгосрочным инвестиционным соглашениям поддерживать высокое качество услуг (средний риск);

г) правовая структура инвестиционного проекта - риск дефолта концессионеров и (или) исполнителей по долгосрочным инвестиционным соглашениям. Фактором, снижающим этот риск, является комплексная проверка кредитоспособности заявителей на этапе конкурсов, а также обеспечение деятельности концессионеров и исполнителей по долгосрочным инвестиционным соглашениям гарантиями со стороны кредитных и страховых организаций (низкий риск);

д) риски контрагента инициатора инвестиционного проекта - риски отсутствия достаточного финансирования в части, привлекаемой концессионерами и (или) исполнителями по долгосрочным инвестиционным соглашениям. Фактором, снижающим этот риск, является проведение максимально конкурентного конкурса и включение требований о реалистичности финансового предложения в конкурсную документацию, а также требований предоставить достаточные гарантии получения финансирования с оговоренными возможными условиями его предоставления (низкий риск).

16. Ответственный исполнитель инвестиционного проекта - Государственная компания "Российские автомобильные дороги", расположенная в г. Москве, Славянская площадь, дом 2/5/4, строение 3.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к паспорту инвестиционного  
проекта "Центральная кольцевая  
автомобильная дорога  
(Московская область)"

П Л А Н

мероприятий по реализации инвестиционного проекта  
"Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)"

Наименование объекта, включенного в инвестиционный проект	Контрактная схема	Срок контракта	Срок конкурса	Срок строительства	Стоимость строительства (млн. рублей)*
Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 1, первый строительный участок (первая** очередь строительства)	долгосрочное инвестиционное соглашение	23 года	2014 год	2014 - 2018 годы	57566,7

Наименование объекта, включенного в инвестиционный проект	Контрактная схема	Срок контракта	Срок конкурса	Срок строительства	Стоимость строительства (млн. рублей)*
Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 3	концессионное соглашение	30 лет	2014 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	91734,8
Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 4	концессионное соглашение	30 лет	2014 - 2015 годы	2016 - 2018 годы	90069
Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области. Пусковой комплекс (этап строительства) № 5	долгосрочное инвестиционное соглашение	24 года	2014 год	2014 - 2018 годы	48575,2

Наименование объекта, включенного в инвестиционный проект	Контрактная схема	Срок контракта	Срок конкурса	Срок строительства	Стоимость строительства (млн. рублей)*
Участок Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области от транспортной развязки № 18 пускового комплекса № 3 до транспортной развязки № 31 (пересечение с автомобильной дорогой М-10 "Россия", граница работ по пусковому комплексу № 5) <sup>***</sup>	договор строительного подряда	до 3 лет	не позднее 2018 года	2016 - 2018 годы	6936,8
Единый оператор <sup>***</sup>	операторское соглашение	до 30 лет	2016 год	2017 - 2018 годы	4961,4
<b>Всего</b>				<b>2014 - 2018 годы</b>	<b>299843,9</b>

\* Объем финансирования объектов инвестиционного проекта "Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)" (по каждому объекту и по годам) может быть уточнен без увеличения общего объема капитальных затрат по проекту.

\*\* Реализация проектов строительства второй очереди Центральной кольцевой автомобильной дороги Московской области планируется в 2023 - 2027 годах. Сроки, порядок реализации и структура финансирования этих проектов будут определяться после утверждения соответствующей проектной документации.

\*\*\* Сроки проведения конкурса, контрактная схема и сроки осуществления строительных работ будут уточнены после утверждения соответствующей проектной документации.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к паспорту инвестиционного  
проекта "Центральная кольцевая  
автомобильная дорога  
(Московская область)"

**ИСТОЧНИКИ ФИНАНСИРОВАНИЯ**

реализации инвестиционного проекта "Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)"  
в части, касающейся капитальных вложений

(млн. рублей, с НДС)

Наименование источника финансирования	2012 - 2018 годы - всего	В том числе						
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Бюджетные ассигнования федерального бюджета (субсидии, предоставляемые из федерального бюджета)*	73794,1	941,2	9617,7	9164,6	10133,3	5078,8	119,1	38739,4
Средства Фонда национального благосостояния (размещение облигационных займов Государственной компании "Российские автомобильные дороги")	15000	-	-	-	38433,9	50919,2	35646,9	25000



Наименование источника финансирования	2012 - 2018 годы - всего	В том числе						
		2012 год	2013 год	2014 год	2015 год	2016 год	2017 год	2018 год
Заемное финансирование (прямые заимствования Государственной компании "Российские автомобильные дороги" путем размещения иных облигационных займов)	5195,5	-	-	-	-	-	-	5195,5
Средства участников инвестиционного проекта (собственные и заемные средства инвесторов и концессионеров)	70854,3	-	-	371,6	8108,6	19634,6	21017	21722,5
<b>Итого**</b>	<b>299843,9</b>	<b>941,2</b>	<b>9617,7</b>	<b>9536,2</b>	<b>56675,8</b>	<b>75632,6</b>	<b>56783</b>	<b>90657,4</b>

\* Субсидия в размере до 6430,2 млн. рублей, предоставляемая из федерального бюджета, запланированная на 2019 год в соответствии с Программой деятельности Государственной компании "Российские автомобильные дороги" на долгосрочный период (2010 - 2020 годы), утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р, будет направлена на погашение заемного финансирования (прямые заимствования Государственной компании "Российские автомобильные дороги" путем размещения иных облигационных займов), привлекаемого Государственной компанией "Российские автомобильные дороги" в 2018 году.

\*\* Финансирование инвестиционного проекта "Центральная кольцевая автомобильная дорога (Московская область)" по годам (в целом и по каждому источнику отдельно) может уточняться с учетом условий заключенных инвестиционных и концессионных соглашений без увеличения общего объема капитальных затрат по проекту.