



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 6 июня 2024 г. № 774

МОСКВА

О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512

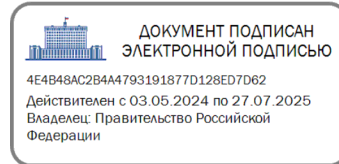
Правительство Российской Федерации **п о с т а н о в л я е т :**

1. Утвердить прилагаемые изменения, которые вносятся в постановление Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512 "Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2019, № 49, ст. 7103).

2. Министерству экономического развития Российской Федерации в течение 4 месяцев со дня вступления в силу настоящего постановления привести свои нормативные правовые акты в соответствие с настоящим постановлением, в том числе подготовить и по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации принять нормативный правовой акт, изменяющий нормативный правовой акт Министерства экономического развития Российской Федерации, изданный в соответствии с абзацем вторым пункта 2 постановления Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512 "Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета,

а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот", обеспечив его рассмотрение на заседании президиума Правительственной комиссии по транспорту.

Председатель Правительства
Российской Федерации



М.Мишустин

УТВЕРЖДЕНЫ
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 6 июня 2024 г. № 774

**ИЗМЕНЕНИЯ,
которые вносятся в постановление Правительства
Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512**

1. Абзац третий пункта 2 признать утратившим силу.
2. Методику оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, утвержденную указанным постановлением, изложить в следующей редакции:

"УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 26 ноября 2019 г. № 1512
(в редакции постановления
Правительства Российской Федерации
от 6 июня 2024 г. № 774)

МЕТОДИКА

оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

I. Общие положения

1. Оценка социально-экономических эффектов осуществляется Министерством экономического развития Российской Федерации в отношении проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот (далее - инфраструктурный проект), стоимостью свыше 3 млрд. рублей на основе данных паспорта инфраструктурного проекта, требования к содержанию которого приведены в приложении № 1.

2. В рамках настоящей методики оцениваются следующие виды социально-экономических эффектов:

а) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта от осуществления капитальных вложений;

б) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта от осуществления операционных расходов (расходы на различные виды ремонтов, текущее содержание);

в) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов от прироста выпуска (выручки) непосредственных участников инфраструктурного проекта (перевозчиков пассажиров или грузов, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры, концессионеров) при реализации инфраструктурного проекта;

г) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта;

д) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта;

е) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации;

ж) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта;

з) прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате индуцированного прироста туристического потока.

3. Результатом оценки социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта является количественная оценка следующих показателей:

а) суммарный прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации;

б) суммарный прирост доходов консолидированного бюджета Российской Федерации;

в) бюджетный эффект, рассчитываемый как разница между приростом доходов консолидированного бюджета Российской Федерации и государственной поддержкой в различных формах;

г) среднегодовой прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

д) среднегодовой прирост бюджетных доходов на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

е) отношение прироста валового внутреннего продукта Российской Федерации на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта к сумме стоимостей всех видов продукции, используемой на инвестиционной и эксплуатационной стадиях инфраструктурного проекта (коэффициент эффективности);

ж) отношение суммы внебюджетных средств, используемых для приобретения всех видов продукции на инвестиционной и эксплуатационной стадиях инфраструктурного проекта, к общим расходам, осуществляемым на инвестиционной и эксплуатационной стадиях инфраструктурного проекта;

з) срок окупаемости бюджетных инвестиций;

и) норма внутренней доходности бюджетного денежного потока.

4. В рамках настоящей методики оцениваются социально-экономические эффекты от инфраструктурных проектов по видам транспорта согласно приложению № 2.

5. Для оценки социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурных проектов используются источники информации по перечню согласно приложению № 3. Инициатор инфраструктурного проекта представляет данные только по тем переменным, которые приведены в указанном перечне. Источником данных для инициатора инфраструктурного проекта является соответствующая и имеющаяся в наличии у инициатора инфраструктурного проекта документация, в том числе финансовая модель инфраструктурного проекта (при наличии), сметная документация (при наличии), расчеты инициатора инфраструктурного проекта (технико-экономическое обоснование, предварительная технико-экономическая документация и пр.) и иные документы, которые инициатор инфраструктурного проекта считает подходящими в качестве обосновывающих материалов. Если информация, необходимая для расчета социально-экономического эффекта, инициатором инфраструктурного проекта не представлена, значение такого эффекта принимается равным нулю.

6. Данные паспорта инфраструктурного проекта заполняются в том числе с учетом информации о планах по реализации на выбранной территории других проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, которые имеют прямое влияние на рассматриваемый инфраструктурный проект.

В случае если инфраструктурный проект состоит из нескольких проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры (далее - комплексный инфраструктурный проект) или является конкурирующим с другим проектом строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, то представлению подлежат все паспорта указанных проектов с пояснениями об их типах:

а) инфраструктурный проект реализуется самостоятельно без влияния других конкурирующих или дополняющих проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры;

б) инфраструктурный проект реализуется в составе комплексного инфраструктурного проекта с учетом влияния других частей комплексного инфраструктурного проекта;

в) инфраструктурный проект реализуется при одновременной реализации конкурирующих инфраструктурных проектов, которые могут негативно влиять на основные технико-экономические параметры инфраструктурного проекта.

7. Для целей настоящей методики используются следующие основные понятия:

"агломерация" - совокупность компактно расположенных населенных пунктов и территорий между ними с общей численностью населения более 500 тыс. человек, транспортной доступностью не более 2 часов 30 минут до географического центра наибольшего населенного пункта (по критерию численности населения), связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в том числе трудовыми, и социальными связями, выраженными через маятниковую миграцию (регулярное передвижение населения из одного населенного пункта в другой и обратно в целях работы, учебы и т.п.). Время в пути - 2 часа 30 минут рассматривается от географического центра меньшего населенного пункта до географического центра наибольшего населенного пункта в рамках агломерации при использовании любого вида транспорта общего пользования или личного транспорта, при этом при оценке эффектов для транспорта общего пользования учитывается также средневзвешенное время подъезда от (до) вокзалов или иных транспортно-пересадочных узлов в местах отправления (прибытия) до (от) территории населенного пункта. Если в рамках агломерации рассматриваются 2 и более населенных пункта, которые являются сопоставимыми по численности населения

и зависимыми по экономическим и иным связям (тип связи "центр - центр"), то такие населенные пункты рассматриваются в качестве центров, а эффекты считаются для каждого из них от снижения времени в пути до другого (других);

"альтернативный путь следования" - путь следования (маршрут), который наиболее часто используется пользователями транспортной инфраструктуры, помимо пути следования, предусмотренного в рамках реализации инфраструктурного проекта. При этом такой путь следования должен соответствовать требованиям к протяженности автомобильных дорог и их участков, обеспечивающих возможность альтернативного бесплатного проезда транспортных средств, предусмотренным частью 2 статьи 37 Федерального закона "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации";

"доля косвенных налоговых эффектов в смежных отраслях" - прирост налоговых и иных отчислений в целом по экономике при росте выпуска в одной отрасли за счет межотраслевых связей без учета нефтегазового сектора;

"доля прямых налоговых эффектов" - доля прямых налоговых и иных отчислений в выпуске отраслей экономики без учета нефтегазового сектора;

"инвестиционная стадия инфраструктурного проекта" - период от даты начала создания и (или) реконструкции объектов транспортной инфраструктуры до даты ввода таких объектов (их отдельных частей) в эксплуатацию в рамках инфраструктурного проекта;

"инициатор инфраструктурного проекта" - федеральный орган исполнительной власти, исполнительный орган субъекта Российской Федерации, российское или иностранное юридическое лицо, а также индивидуальный предприниматель либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) 2 указанных лица и более, планирующие реализацию инфраструктурного проекта;

"непосредственные участники инфраструктурного проекта" - экономические агенты (российские или иностранные юридические лица, а также индивидуальный предприниматель либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) 2 указанных лица и более), которые являются основными пользователями транспортной

инфраструктуры, включая перевозчиков, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры;

"продукция, используемая на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта" - товары (работы, в том числе научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы, услуги), используемые на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта;

"продукция, используемая на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта" - товары (работы, услуги), используемые на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

"смежные отрасли экономики" - отрасли экономики, обеспечивающие выпуск товаров (работ, услуг), которые необходимы для производства товаров (работ, услуг), используемых при реализации инфраструктурного проекта;

"эксплуатационная стадия инфраструктурного проекта" - период от даты ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры в рамках инфраструктурного проекта до истечения первых 20 лет их эксплуатации.

II. Расчет эффектов на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта от осуществления капитальных вложений, на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта от осуществления операционных расходов и от прироста выпуска (выручки) непосредственных участников инфраструктурного проекта

8. Прирост валовой добавленной стоимости на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта от осуществления капитальных вложений, на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта от осуществления операционных расходов и от прироста выпуска (выручки) непосредственных участников инфраструктурного проекта в году t ($ВДС^t$) определяется по формуле:

$$ВДС^t = ВДС_1^t + ВДС_2^t + ВДС_3^t,$$

где:

$ВДС_1^t$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов инвестиционного спроса на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_2^t$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов дополнительного спроса на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_3^t$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате прямых эффектов от прироста выручки на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей.

9. Прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов инвестиционного спроса на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_1^t$) определяется по формуле:

$$ВДС_1^t = \sum_{i=1}^I ВДС_{РИП_i}^t + \sum_{i=1}^I ВДС_{ТТН_i}^t + \sum_{i=1}^I ВДС_{СМ_i}^t,$$

где:

$ВДС_{РИП_i}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности в рамках ОКВЭД 2 по перечню согласно приложению № 4 (далее - i -й вид экономической деятельности), обеспечивающий производство российской продукции, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_{ТТН_i}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой отраслями торговли и транспорта, обеспечивающими поставку продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_{СМ_i}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство российской продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

I - количество i -х видов экономической деятельности.

10. Прирост валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности, обеспечивающий производство российской продукции, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{РИП_i}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{РИП_i}^t = ИП_i^t \times (100\% - d_{имп_i}) \times Д_{П_i},$$

где:

$ИП_i^t$ - стоимость продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$d_{импi}$ - доля импортной продукции в i -м виде экономической деятельности, процентов;

$Д_{Пi}$ - доля валовой добавленной стоимости продукции i -го вида экономической деятельности, процентов.

11. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой отраслями торговли и транспорта, обеспечивающими поставку продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{ТТНи}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{ТТНи}^t = ИП_i^t \times d_{ТТН} \times Д_{ТТНи},$$

где:

$d_{ТТН}$ - доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей торговли и транспорта, процентов;

$Д_{ТТНи}$ - доля торгово-транспортных наценок в стоимости продукции i -го вида экономической деятельности, процентов.

12. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство российской продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{СМи}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{СМи}^t = ИП_i^t \times (100\% - d_{импi}) \times (100\% - Д_{Пi}) \times (100\% - d_{п.импi}),$$

где $d_{п.импi}$ - коэффициент полной импортзатратности продукции i -го вида экономической деятельности.

13. Прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов дополнительного спроса на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_2^t$) определяется по формуле:

$$ВДС_2^t = \sum_{i=1}^I ВДС_{РПi}^t + \sum_{i=1}^I ВДС_{ТТНи}^t + \sum_{i=1}^I ВДС_{СМи}^t,$$

где:

$ВДС_{РПi}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности, обеспечивающего производство российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_{ТТНэi}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой отраслями торговли и транспорта, обеспечивающими поставку продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ВДС_{СМэi}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство российской продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей.

14. Прирост валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности, обеспечивающего производство российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{РПi}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{РПi}^t = \Pi_i^t \times (100\% - d_{импi}) \times Д_{Пi},$$

где Π_i^t - стоимость продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t , рублей.

15. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой отраслями торговли и транспорта, обеспечивающими поставку продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{ТТНэi}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{ТТНэi}^t = \Pi_i^t \times d_{ТТН} \times Д_{ТТНi}.$$

16. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство российской продукции i -го вида экономической деятельности, используемой на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ($ВДС_{СМэi}^t$), определяется по формуле:

$$\text{ВДС}_{\text{СМэi}}^t = \Pi_i^t \times (100\% - d_{\text{импi}}) \times (100\% - D_{\Pi i}) \times (100\% - d_{\text{п.импi}}).$$

17. Прирост валовой добавленной стоимости в результате прямых эффектов от прироста выручки на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t (ВДС_3^t) определяется по формуле:

$$\text{ВДС}_3^t = \sum_{k=1}^K V_{ik}^t \times D_{\Pi i},$$

где:

V_{ik}^t - суммарный прирост выручки k -го непосредственного участника инфраструктурного проекта от реализации продукции i -го вида экономической деятельности в году t , рублей;

K - количество непосредственных участников инфраструктурного проекта.

Для целей расчета показателя суммарного прироста выручки соответствующая выручка рассчитывается относительно сценария "без реализации" инфраструктурного проекта (учитывается дополнительная выручка, возникающая вследствие реализации инфраструктурного проекта, и снижение выручки на существующих направлениях, если это применимо). Прирост выручки от ликвидации инфраструктурных ограничений учитывается в рамках раздела VI настоящей методики.

III. Расчет эффекта в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта

18. Монетизированный эффект в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта в году t ($\text{МЭ}_{\text{ВР}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{МЭ}_{\text{ВР}}^t = \text{МЭ}_{\text{ВРпас}}^t + \text{МЭ}_{\text{ВРгр}}^t,$$

где:

$MЭ_{ВРПас}^t$ - монетизированный эффект в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$MЭ_{ВРГр}^t$ - монетизированный эффект в результате экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей.

19. Монетизированный эффект в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t ($MЭ_{ВРПас}^t$) определяется по формуле:

$$MЭ_{ВРПас}^t = ВВ_{ПАС}^t \times ЗП_{СРобщ} \times П_{t=t_0}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t) \times 12 / (247 \times 8),$$

где:

$ВВ_{ПАС}^t$ - высвобождение времени пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t , часов;

$ЗП_{СРобщ}$ - средневзвешенная среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъектах Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, в базовом году, к ценам которого для сопоставимости приводятся стоимостные показатели последующих лет (t_0) (далее - базовый год), рублей;

$П_{t=t_0}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t)$ - функция произведения прогнозного индекса потребительских цен за период с базового года до года t , процентов;

12 - количество месяцев в календарном году;

247 - среднее количество рабочих дней в календарном году;

8 - продолжительность рабочего дня, часов.

20. Средневзвешенная среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъектах Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, в базовом году ($ЗП_{СРобщ}$) определяется по формуле:

$$\text{ЗП}_{\text{СРобщ}} = \sum_{n=1}^N \left(\frac{\text{ЗП}_{\text{СР}}^n \times \text{КП}_{\text{ПАС}}^n}{\sum_{n=1}^N \text{КП}_{\text{ПАС}}^n} \right)$$

где:

$\text{ЗП}_{\text{СР}}^n$ - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников каждого n-го субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году, рублей;

$\text{КП}_{\text{ПАС}}^n$ - прогнозное суммарное количество пассажиров и водителей по всем маршрутам, отправляющимся из n-го субъекта Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта, по состоянию на первый год эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта, человек;

N - количество субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект.

21. При отсутствии у инициатора инфраструктурного проекта сведений о распределении пассажиропотока по субъектам Российской Федерации показатель $\text{ЗП}_{\text{СРобщ}}$ определяется по формуле:

$$\text{ЗП}_{\text{СРобщ}} = \frac{\sum_{n=1}^N \text{ЗП}_{\text{СР}}^n}{N}.$$

22. Высвобождение времени пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВ}_{\text{ПАС}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВ}_{\text{ПАС}}^t = (\text{КП}_{\text{ПАС}}^t - \sum_{m=1}^M \text{ТурПасс}_m^t) \times \text{ЭВ}_{\text{ПАС}}^t \times \text{T}_{\text{ЭВпас}},$$

где:

$\text{КП}_{\text{ПАС}}^t$ - прогнозное суммарное количество пассажиров и водителей по всем маршрутам при реализации инфраструктурного проекта в году t, человек;

ТурПасс_m^t - индуцированный туристический поток, прирост которого обеспечен реализацией инфраструктурного проекта, в году t по m-му туристическому направлению, человек;

М - общее количество туристических направлений;

$\text{ЭВ}_{\text{ПАС}}^t$ - средневзвешенная экономия времени в пути пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t, часов;

$T_{\text{ЭВпас}}$ - коэффициент использования пассажирами и водителями экономии времени для осуществления экономической деятельности, равный 0,45.

Суммарное количество пассажиров и водителей по всем маршрутам при реализации инфраструктурного проекта учитывается на том виде транспорта, к которому относится рассматриваемый инфраструктурный проект.

Экономия времени в пути пассажиров и водителей определяется как разница между временем следования по определенному маршруту в случае реализации инфраструктурного проекта (меньшее время) и временем следования по определенному маршруту без реализации инфраструктурного проекта (большее время).

При наличии нескольких маршрутов социально-экономический эффект необходимо оценивать на основе средневзвешенной экономии времени в пути пассажиров и водителей по всем маршрутам и суммарного количества пассажиров и водителей.

Для воздушного транспорта экономия времени в пути возникает, если маршрут в случае реализации инфраструктурного проекта будет с меньшим количеством пересадок.

23. Средневзвешенная экономия времени в пути пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ЭВ}_{\text{ПАС}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ЭВ}_{\text{ПАС}}^t = \sum_{s=1}^S \left(\frac{\text{КП}_{\text{ПАС}s}^t}{\text{КП}_{\text{ПАС}}^t} \times \text{ЭВ}_{\text{ПАС}s}^t \right)$$

где:

$\text{КП}_{\text{ПАС}s}^t$ - прогнозное количество пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t на s-м маршруте, человек;

$\text{ЭВ}_{\text{ПАС}s}^t$ - экономия времени в пути пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t на s-м маршруте, часов;

S - количество маршрутов.

24. Монетизированный эффект в результате экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся

грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в году t ($MЭ_{ВРГр}^t$) определяется по формуле:

$$MЭ_{ВРГр}^t = MЭ_{\text{прямой}}^t_{ВРГр} + MЭ_{\text{кос}}^t_{ВРГр},$$

где:

$MЭ_{\text{прямой}}^t_{ВРГр}$ - прямой монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t , рублей;

$MЭ_{\text{кос}}^t_{ВРГр}$ - косвенный монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t , рублей. Косвенный монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t ($MЭ_{\text{кос}}^t_{ВРГр}$) рассчитывается только для инфраструктурных проектов, по которым у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о приросте выпуска продукции в результате ликвидации инфраструктурных ограничений.

25. Прямой монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t ($MЭ_{\text{прямой}}^t_{ВРГр}$) определяется по формуле:

$$MЭ_{\text{прямой}}^t_{ВРГр} = Э_{\text{КапГр}}^t + Э_{\text{ТранспРасх}}^t,$$

где:

$Э_{\text{КапГр}}^t$ - прямой монетизированный эффект экономии на оборотном капитале в году t , рублей;

$Э_{\text{ТранспРасх}}^t$ - прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t , рублей.

26. Прямой монетизированный эффект экономии на оборотном капитале в году t ($Э_{\text{КапГр}}^t$) определяется по формуле:

$$Э_{\text{КапГр}}^t = \sum_{j=1}^J \sum_{s=1}^S (M_{sj}^t \times Ц_{пj} \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + И_{\text{ИПЦ}}^t) \times Э_{\text{ВГРУЗS}}^t \times С_{\text{Ток}}),$$

где:

M_{sj}^t - прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в рамках ОКПД 2 по перечню, предусмотренному приложением № 4 к настоящей методике (далее - j -й вид продукции), в году t по s -му маршруту, тонн;

$Ц_{пj}$ - внутрироссийская цена единицы j -го вида продукции в базовом году, рублей;

$ЭВ_{ГРУЗs}^t$ - экономия времени нахождения груза в пути на s -м маршруте при реализации инфраструктурного проекта в году t , часов;

$С_{Ток}$ - средняя процентная ставка привлечения одного рубля оборотного капитала в час, процентов;

J - количество видов продукции.

27. В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о прогнозных объемах перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту ($Мо_{sj}^t$), прямой монетизированный эффект экономии на оборотном капитале в году t ($ЭкКапГр^t$) определяется по формуле:

$$ЭкКапГр^t = \sum_{s=1}^S (ИД_{ГРУЗs}^t \times СС_{ТГ} \times P_{t=t_0}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t) \times ЭВ_{ГРУЗs}^t \times С_{Ток}),$$

где:

$ИД_{ГРУЗs}^t$ - прогнозная интенсивность движения грузового транспорта в году t по s -му маршруту, транспортных средств в год;

$СС_{ТГ}$ - средняя стоимость груза, перевозимого одним транспортным средством в ценах базового года, рублей (определяется в соответствии с Правилами определения средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, применяемой при проведении оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, согласно приложению № 5);

$ЭВ_{ГРУЗs}^t$ - экономия времени нахождения груза в пути на s -м маршруте при реализации инфраструктурного проекта в году t , часов.

28. Прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту ($Мо_{sj}^t$) определяется по формуле:

$$Мо_{sj}^t = Мо_{вп\ sj}^t + Мо_{путь\ sj}^t,$$

где:

$Mo_{вр\ sj}^t$ - прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по почасовому тарифу, тонн;

$Mo_{путь\ sj}^t$ - прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по покилометровому тарифу, тонн.

29. Средняя процентная ставка привлечения одного рубля оборотного капитала в час ($Ст_{ок}$) определяется по формуле:

$$Ст_{ок} = \frac{Кр_{Ст}}{Дн^t \times 24},$$

где:

$Кр_{Ст}$ - средневзвешенная процентная ставка по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях (в целом по Российской Федерации, средняя за квартал, предшествующий кварталу оценки) на срок от 91 до 180 дней, процентов в годовом исчислении;

$Дн^t$ - количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

24 - количество часов в сутках.

30. Экономия времени нахождения груза в пути на s -м маршруте при реализации инфраструктурного проекта в году t ($ЭВ_{ГРУЗs}^t$) определяется по формуле:

$$ЭВ_{ГРУЗs}^t = V_{ГРУЗs\ до} - V_{ГРУЗs\ после},$$

где:

$V_{ГРУЗs\ до}$ - время в пути на s -м маршруте при транспортировке грузов до реализации инфраструктурного проекта, часов;

$V_{ГРУЗs\ после}$ - время в пути на s -м маршруте при транспортировке грузов после реализации инфраструктурного проекта, часов.

31. Прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t ($ЭкТранспРасх^t$) определяется по формуле:

$$ЭкТранспРасх^t = ЭкТранспРасх_{вр}^t + ЭкТранспРасх_{путь}^t,$$

где:

$\text{ЭкТранспРасх}_{\text{вр}}^t$ - прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t от экономии времени в пути, рублей;

$\text{ЭкТранспРасх}_{\text{путь}}^t$ - прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t от сокращения расстояния перевозки, рублей.

32. Прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t от экономии времени в пути ($\text{ЭкТранспРасх}_{\text{вр}}^t$) определяется по формуле:

$$\begin{aligned} \text{ЭкТранспРасх}_{\text{вр}}^t &= \sum_{j=1}^J \sum_{s=1}^S (\text{МО}_{\text{вр } sj}^t \times \text{ЭВ}_{\text{ГРУЗ } s}^t \times \\ &\times \text{СТ}_{\text{перевозка вр } j} \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + \text{И}_{\text{ИПЦ}}^t), \end{aligned}$$

где $\text{СТ}_{\text{перевозка вр } j}$ - почасовой тариф на перевозку j -го вида продукции в базовом году, рублей за тонну.

33. В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о прогнозных объемах перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по почасовому тарифу ($\text{МО}_{\text{вр } sj}^t$), прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t от экономии времени в пути ($\text{ЭкТранспРасх}_{\text{вр}}^t$) определяется по формуле:

$$\begin{aligned} \text{ЭкТранспРасх}_{\text{вр}}^t &= \sum_{s=1}^S (\text{ИД}_{\text{ГРУЗ } s}^t \times \text{ЭВ}_{\text{ГРУЗ } s}^t) \times \\ &\times \text{СТ}_{\text{перевозка вр средн}} \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + \text{И}_{\text{ИПЦ}}^t), \end{aligned}$$

где $\text{СТ}_{\text{перевозка вр средн}}$ - средневзвешенная стоимость почасовой аренды грузового транспортного средства в базовом году, рублей в час.

34. Средневзвешенная стоимость почасовой аренды грузового транспортного средства в базовом году ($\text{СТ}_{\text{перевозка вр средн}}$) определяется по формуле:

$$\text{СТ}_{\text{перевозка вр средн}} = \sum_{q=1}^Q \left(\frac{\text{ИД}_{\text{ГРУЗ } q}^t \times \text{СТ}_{\text{перевозка вр } q}}{\text{ИД}_{\text{ГРУЗ}}^t} \right)$$

где:

$ИД_{ГРУЗq}^t$ - интенсивность движения q-го вида грузового транспорта в году t по всем маршрутам инфраструктурного проекта, транспортных средств в год;

$ИД_{ГРУЗ}^t$ - интенсивность движения всех видов грузового транспорта в году t по всем маршрутам инфраструктурного проекта, транспортных средств в год;

$СТ_{перевозка\ в\ р\ q}$ - стоимость почасовой аренды грузового транспортного средства q-го вида транспорта в базовом году, рублей в час;

Q - количество видов транспорта.

35. Прямой монетизированный эффект экономии на транспортных расходах в году t от сокращения расстояния перевозки ($ЭкТранспРасх_{путь}^t$) определяется по формуле:

$$ЭкТранспРасх_{путь}^t = \sum_{j=1}^J \sum_{s=1}^S (Мо_{путь\ sj}^t \times ЭР_{ГРУЗs}^t \times \\ \times СТ_{перевозка\ путь\ j} \times \Pi_{t=t_6}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t)),$$

где:

$Мо_{путь\ sj}^t$ - прогнозный объем перевозок j-го вида продукции в году t по s-му маршруту по покилометровому тарифу, тонн;

$ЭР_{ГРУЗs}^t$ - экономия тарифного расстояния перевозки груза в году t на s-м маршруте при реализации инфраструктурного проекта, часов;

$СТ_{перевозка\ путь\ j}$ - покилометровый тариф на перевозку одной тонны груза j-го вида продукции в базовом году, рублей за тонну.

36. Экономия тарифного расстояния перевозки груза в году t на s-м маршруте при реализации инфраструктурного проекта ($ЭР_{ГРУЗs}^t$), определяется по формуле:

$$ЭР_{ГРУЗs}^t = P_{ГРУЗs\ до} - P_{ГРУЗs\ после},$$

где:

$P_{ГРУЗs\ до}$ - тарифное расстояние в пути на s-м маршруте при транспортировке грузов до реализации инфраструктурного проекта, километров;

$P_{ГРУЗs \text{ после}}$ - тарифное расстояние в пути на s -м маршруте при транспортировке грузов после реализации инфраструктурного проекта, километров.

37. Косвенный монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t ($МЭкос_{ВРГР}^t$) определяется по формуле:

$$МЭкос_{ВРГР}^t = \sum_{j=1}^J (ВснижТз_{врj}^t + ВснижТз_{путьj}^t),$$

где:

$ВснижТз_{врj}^t$ - прирост выпуска от снижения транспортных затрат для перевозки j -го вида продукции в году t , тарифицируемых по времени перевозки, рублей;

$ВснижТз_{путьj}^t$ - прирост выпуска от снижения транспортных затрат для перевозки j -го вида продукции в году t , тарифицируемых по тарифному расстоянию перевозки, рублей.

38. Прирост выпуска от снижения транспортных затрат для перевозки j -го вида продукции в году t , тарифицируемых по времени перевозки ($ВснижТз_{врj}^t$), определяется по формуле:

$$ВснижТз_{врj}^t = \sum_{s=1}^S \sum_{j=1}^J \left(\frac{ЭВ_{ГРУЗs}^t}{В_{ГРУЗs \text{ до}}} \times Мо_{вр sj}^t \times Цп_j \times \right. \\ \left. \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t) \times К_{выпускj} \right),$$

где $К_{выпускj}$ - коэффициент, показывающий прирост выпуска j -го вида продукции в целом по экономике при снижении транспортных затрат на его перевозку на один процент.

В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о прогнозных объемах перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по почасовому тарифу ($Мо_{вр sj}^t$), значение показателя $ВснижТз_{врj}^t$ принимается равным нулю.

39. Прирост выпуска от снижения транспортных затрат для перевозки j -го вида продукции в году t , тарифицируемых по тарифному расстоянию перевозки ($ВснижТз_{путьj}^t$), определяется по формуле:

$$\text{ВснижТз}_{\text{путь}j}^t = \sum_{s=1}^S \sum_{j=1}^J \left(\frac{\text{ЭР}_{\text{ГРУЗ}s}^t}{\text{Р}_{\text{ГРУЗ}s \text{ до}}} \times \text{Мо}_{\text{путь}sj}^t \times \text{Цп}_j \times \right. \\ \left. \times \prod_{t=1}^t (100\% + \text{И}_{\text{ИПЦ}}^t) \times \text{К}_{\text{выпуск}j} \right).$$

В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о прогнозных объемах перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по покилометровому тарифу ($\text{Мо}_{\text{путь}sj}^t$), значение показателя $\text{ВснижТз}_{\text{путь}j}^t$ принимается равным нулю.

IV. Расчет эффекта в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта

40. Монетизированный эффект в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, в году t ($\text{МЭ}_{\text{ПБпас}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{МЭ}_{\text{ПБпас}}^t = (\text{П}_{\text{ПАС(б)}}^t - \text{П}_{\text{ПАС(н)}}^t) \times \text{Дн}^t,$$

где:

$\text{П}_{\text{ПАС(б)}}^t$ - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров и водителей на пути следования без реализации инфраструктурного проекта в году t в среднем за одни сутки, рублей;

$\text{П}_{\text{ПАС(н)}}^t$ - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров и водителей на пути следования при реализации инфраструктурного проекта в году t в среднем за одни сутки, рублей.

41. Величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров и водителей на пути следования в году t в среднем за одни сутки ($\text{П}_{\text{ПАС}}^t$) определяется по формуле (применяется для $\text{П}_{\text{ПАС(б)}}^t$ и $\text{П}_{\text{ПАС(н)}}^t$):

$$П_{ПАС}^t = Z \times C^t \times L \times Y_{ДТП}^t \times 10^{-6},$$

где:

Z - коэффициент относительной аварийности (количество дорожно-транспортных происшествий в расчете на один миллион автомобиле-километров);

C^t - среднегодовая суточная интенсивность движения на пути следования при реализации инфраструктурного проекта в году t , автомобилей в сутки;

L - протяженность пути следования, километров;

$Y_{ДТП}^t$ - средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t , рублей.

В случае если в рамках инфраструктурного проекта предполагается создание нового пути следования и у инициатора инфраструктурного проекта отсутствуют сведения о среднегодовой суточной интенсивности движения в году t по альтернативному пути следования, среднегодовая суточная интенсивность движения по альтернативному пути принимается по средней интенсивности движения по нему за предыдущие 5 лет либо периоду его эксплуатации в случае его введения в эксплуатацию менее 5 лет назад.

42. Коэффициент относительной аварийности (Z) принимает следующие значения в зависимости от характеристик автомобильных дорог:

а) для автомагистралей - 0,2;

б) для многополосных дорог с разделительной полосой - 0,25;

в) для многополосных дорог без разделительной полосы - 0,29;

г) для двухполосных и прочих дорог - 0,42.

43. Средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t ($Y_{ДТП}^t$) определяется по формуле:

$$Y_{ДТП}^t = Y_{УГ}^t \times \gamma_{УГ} + Y_{УР}^t \times \gamma_{УР},$$

где:

$Y_{УГ}^t$ - средний социально-экономический ущерб от гибели человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t , рублей;

$\gamma_{УГ}$ - среднее количество погибших в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие, человек;

$Y_{ур}^t$ - средний социально-экономический ущерб от ранения человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t , рублей;

$\gamma_{ур}$ - среднее количество раненых в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие, человек.

44. Средний социально-экономический ущерб от гибели человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t ($Y_{УГ}^t$) определяется по формуле:

$$Y_{УГ}^t = \sum_t^{t+P-1} (ЗП_{СРобщ} \times \Pi_t^{t+P-1} (100\% + I_{ИПЦ}^{t+P-1}) \times 12),$$

где:

P - среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, для года t реализации инфраструктурного проекта (с округлением до целых лет);

$\Pi_t^{t+P-1} (100\% + I_{ИПЦ}^{t+P-1})$ - функция произведения прогнозного индекса потребительских цен за период с года t по год $t+P-1$;

12 - количество месяцев в календарном году.

45. Среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, для года t реализации инфраструктурного проекта (P) определяется по формуле (округляется до целого числа):

$$P = V_{пенс}^t - V_{ср}^t,$$

где:

$V_{пенс}^t$ - средний возраст выхода граждан на пенсию в соответствии с законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях в году t реализации инфраструктурного проекта, лет;

$V_{ср}^t$ - средний возраст гражданина Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта, лет.

46. Средний возраст выхода граждан на пенсию в соответствии с законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях в году t реализации инфраструктурного проекта ($V_{пенс}^t$) определяется по формуле:

$$V_{\text{пенс}}^t = \frac{V_{\text{пенсМ}}^t \times \mathcal{C}_{\text{муж}}^t + V_{\text{пенсЖ}}^t \times \mathcal{C}_{\text{жен}}^t}{\mathcal{C}_{\text{муж}}^t + \mathcal{C}_{\text{жен}}^t},$$

где:

$V_{\text{пенсМ}}^t$ - возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого мужчины получают право на трудовую пенсию по старости для года t реализации инфраструктурного проекта, лет;

$\mathcal{C}_{\text{муж}}^t$ - прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта, человек;

$V_{\text{пенсЖ}}^t$ - возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого женщины получают право на трудовую пенсию по старости для года t реализации инфраструктурного проекта, лет;

$\mathcal{C}_{\text{жен}}^t$ - прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта, человек.

47. Средний возраст гражданина Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта ($V_{\text{ср}}^t$) определяется по формуле:

$$V_{\text{ср}}^t = \frac{\sum_{v=1}^V (\mathcal{C}_v^t \times V_v^t)}{\sum_{v=1}^V \mathcal{C}_v^t},$$

где:

\mathcal{C}_v^t - численность населения в v -й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта, человек;

V_v^t - возраст населения в v -й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта, лет. В случае если возрастная группа охватывает население разного возраста, для расчета используется среднее значение возраста в этой возрастной группе. Для возрастной группы лиц младше трудоспособного возраста (до 15 лет) значение показателя V_v^t равно 8 лет. Для возрастной группы лиц трудоспособного возраста необходимо вычислять средний возраст в этой возрастной группе аналогично пункту 46 настоящей методики с учетом увеличения верхней границы трудоспособности (рост пенсионного возраста). Для возрастной группы

старше трудоспособного возраста верхней границей возраста этой возрастной группы следует считать ожидаемую продолжительность жизни при рождении в соответствующем году;

V - количество возрастных групп.

48. Средний социально-экономический ущерб от ранения человека в результате дорожно-транспортного происшествия в году t ($Y_{ур}^t$) определяется по формуле:

$$Y_{ур}^t = 3\Pi_{СРобщ} \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + I_{ИПЦ}^t) \times T_{реаб},$$

где $T_{реаб}$ - среднее количество месяцев нетрудоспособности одного раненого в результате дорожно-транспортного происшествия, равное 12.

49. Среднее количество погибших в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие ($\gamma_{ур}$) определяется по формуле:

$$\gamma_{ур} = \frac{Ч_{ур}}{Ч_{ДТП}},$$

где:

$Ч_{ур}$ - количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек в год;

$Ч_{ДТП}$ - количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, единиц в год.

50. Среднее количество раненых в расчете на одно дорожно-транспортное происшествие ($\gamma_{ур}$) определяется по формуле:

$$\gamma_{ур} = \frac{Ч_{ур}}{Ч_{ДТП}},$$

где $Ч_{ур}$ - количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек в год.

51. В случае если инфраструктурный проект реализуется не в сфере автомобильного транспорта и направлен на смещение пассажиропотока

(с учетом водителей) с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, то значение показателя $MЭ_{ПБпас}^t$ определяется по формуле:

$$MЭ_{ПБпас}^t = Z \times C^t \times L \times Дн^t \times K_{Cп}^t \times Y_{ДТП}^t \times 10^{-6},$$

где $K_{Cп}^t$ - коэффициент смещения пассажиропотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t , процентов. При невозможности расчета инициатором инфраструктурного проекта указанного коэффициента его значение устанавливается равным 5 процентам.

V. Расчет эффекта в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации

52. Монетизированный эффект в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации в году t ($MЭ_A^t$) определяется по формуле:

$$MЭ_A^t = \sum_{t_f}^t \sum_{i=1}^I (ВДС_{отр.i} \times K_{вдс.i} \times \Pi_{t_f}^t (100\% + I_{ВВПдефл}^t)) \times \sum_{u=1}^U (\Delta P_u^t \times K_{удал.u}) / E,$$

где:

$ВДС_{отр.i}$ - величина валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, рублей;

$K_{вдс.i}$ - коэффициент изменения валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности при изменении численности населения агломерации, процентов;

$\Pi_{t_f}^t (100\% + I_{ВВПдефл}^t)$ - функция произведения прогнозного индекса-дефлятора валового внутреннего продукта Российской Федерации за период с года, следующего за годом формирования данных о величине валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект (t_f), до года t , процентов;

ΔP_u^t - увеличение численности населения агломерации за счет включения в ее состав u -го населенного пункта как результат реализации инфраструктурного проекта, а также реализации градостроительного потенциала со строительством новых жилых микрорайонов в году t , человек. При реализации инфраструктурного проекта в сфере железнодорожного или водного транспорта при расчете показателя ΔP_u^t учитываются населенные пункты, в которых имеются остановочные пункты, с учетом наличия минимальной тактовости сообщения (не менее одного рейса в 30 минут в утренние и вечерние часы пик);

U - количество населенных пунктов, включаемых в агломерацию в результате реализации инфраструктурного проекта;

$K_{удал.u}$ - коэффициент удаленности, определяющий степень вовлечения населения u -х населенных пунктов, включаемых в агломерацию в результате реализации инфраструктурного проекта, в экономическую активность агломерации, в зависимости от времени в пути от центра u -го населенного пункта до центра агломерации (центра наибольшего населенного пункта агломерации), процентов;

E - численность населения субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, человек.

53. Коэффициент удаленности ($K_{удал}$) определяется по формуле:

$$K_{удал} = K_{удалпосле} - K_{удалдо},$$

где:

$K_{удалпосле}$ - коэффициент удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) после реализации инфраструктурного проекта;

$K_{удалдо}$ - коэффициент удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) до реализации инфраструктурного проекта.

Значения показателей $K_{удалдо}$ и $K_{удалпосле}$ приведены в приложении № 6.

54. В случаях когда реализация инфраструктурного проекта приводит к росту индуцированного (нового, а не переключаемого с иных видов транспорта) пассажиропотока из населенных пунктов в центр агломерации (например, за счет увеличения комфортности поездок или увеличения частоты рейсов, реализации градостроительного потенциала

и возникновения новых жилых микрорайонов, а также иных факторов, обеспечивающих появление индуцированного пассажиропотока), но при этом такие населенные пункты не попадают в зону действия агломерационного эффекта (время в пути от данных населенных пунктов до центра агломерации после реализации инфраструктурного проекта превышает 2,5 часа) или при реализации инфраструктурного проекта значение показателя $K_{удал}$ равно нулю, то монетизированный агломерационный эффект в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации в году t ($MЭ_A^t$) определяется по формуле:

$$MЭ_A^t = \sum_{s=1}^S (\text{ПассИндущ}_s^t \times (ЗП_{s2} - ЗП_{s1}) \times \\ \times \Pi_{t=t_0}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t) \times 12) \times \text{ВВП} / \text{ФОТ}_{\text{нр}},$$

где:

ПассИндущ_s^t - прогнозный прирост индуцированного пассажиропотока по s -му маршруту в рамках инфраструктурного проекта с учетом возможной реализации градостроительного потенциала в году t , человек;

$ЗП_{s2}$ - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников субъекта Российской Федерации, в который направлен индуцированный пассажиропоток по s -му маршруту, рублей;

$ЗП_{s1}$ - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников субъекта Российской Федерации, из которого направлен индуцированный пассажиропоток по s -му маршруту, рублей;

12 - количество месяцев в календарном году;

ВВП - объем валового внутреннего продукта Российской Федерации, рублей;

$\text{ФОТ}_{\text{нр}}$ - расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом, рублей.

VI. Расчет эффекта в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта

55. Монетизированный эффект в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта, в году t ($MЭ_{ЛО}^t$) определяется по формуле:

$$MЭ_{ЛО}^t = \sum_{j=1}^J ВДС_{ДПнj}^t + \sum_{j=1}^J ВДС_{СМнj}^t,$$

где:

$ВДС_{ДПнj}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости от отрасли, обеспечивающей выпуск дополнительного j -го вида продукции и (или) сохранение выпуска j -го вида продукции в году t , рублей;

$ВДС_{СМнj}^t$ - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежной отраслью экономики, обеспечивающей выпуск дополнительного j -го вида продукции и (или) сохранение выпуска j -го вида продукции в году t , рублей.

Значение показателя $MЭ_{ЛО}^t$ не может рассчитываться одновременно со значением показателя $MЭ_{ВРГР}^t$ в случае, если рассматриваются одни и те же виды и объемы продукции, перевозимые по тем же маршрутам.

56. Прирост валовой добавленной стоимости от отрасли, обеспечивающей выпуск дополнительного j -го вида продукции и (или) сохранение выпуска j -го вида продукции в году t ($ВДС_{ДПнj}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{ДПнj}^t = ПрВ_{реалj}^t \times Цп_j^t \times Д_{Пj},$$

где:

$\text{ПрВ}_{\text{реал}j}^t$ - прирост выпуска хозяйствующими субъектами j -го вида продукции и (или) сохранение выпуска хозяйствующими субъектами j -го вида продукции в году t в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными договорами, заключенными такими хозяйствующими субъектами с органами государственной власти и (или) органами местного самоуправления, владельцем объекта транспортной инфраструктуры, рублей;

Цп_j^t - долгосрочная прогнозная внутрироссийская цена единицы j -го вида продукции в году t , рублей;

$\text{Д}_{\text{П}j}$ - доля валовой добавленной стоимости в стоимости j -го вида продукции, процентов.

57. В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствует информация о долгосрочной прогнозной внутрироссийской цене единицы j -го вида продукции в году t , значение показателя Цп_j^t определяется по формуле:

$$\text{Цп}_j^t = \text{Цп}_j^{t_6} \times \text{П}_{t_6}^t (100\% + \text{И}_{j\text{дефл}}^t),$$

где:

$\text{Цп}_j^{t_6}$ - внутрироссийская цена единицы j -го вида продукции в базовом году, рублей;

$\text{П}_{t_6}^t (100\% + \text{И}_{j\text{дефл}}^t)$ - функция произведения прогнозного индекса-дефлятора по j -му виду продукции за период с базового года до года t , процентов.

58. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежной отраслью экономики, обеспечивающей выпуск дополнительного j -го вида продукции и (или) сохранение выпуска j -го вида продукции в году t ($\text{ВДС}_{\text{СМ}nj}^t$), определяется по формуле:

$$\text{ВДС}_{\text{СМ}nj}^t = \text{ПрВн}_j^t \times (100\% - \text{Д}_{\text{П}j}) \times (100\% - d_{\text{п.имп}j}),$$

где:

ПрВн_j^t - стоимость дополнительной j -го вида продукции и (или) сохранение стоимости выпуска j -го вида продукции, реализация

которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году t в связи с реализацией инфраструктурного проекта, рублей;

$d_{п.импj}$ - коэффициент полной импортоспособности j -го вида продукции.

VII. Расчет эффекта в результате индуцированного прироста туристического потока

59. Монетизированный эффект в результате индуцированного прироста туристического потока в году t ($МЭ_{тур}^t$) определяется по формуле:

$$МЭ_{тур}^t = \sum_{m=1}^M (ТурПасс_m^t \times Дни_m \times ТурРасходы_m \times \Pi_{тг}^t (100\% + И_{ИПЦ}^t)),$$

где:

$ТурПасс_m^t$ - индуцированный туристический поток, прирост которого обеспечен реализацией инфраструктурного проекта, в году t по m -му туристическому направлению, человек;

$Дни_m$ - среднее время пребывания туриста по m -му туристическому направлению, дней;

$ТурРасходы_m$ - средние суточные дополнительные расходы туриста по m -му туристическому направлению, рублей.

В случае отсутствия данных по среднему времени пребывания туриста по m -му туристическому направлению ($Дни_m$) в расчете используется значение длительности ночевки одного туриста в коллективных средствах размещения в субъекте Российской Федерации, в котором реализуется инфраструктурный проект, определенное по данным Федеральной службы государственной статистики, увеличенное на единицу.

Монетизированный эффект в результате индуцированного прироста туристического потока в году t ($МЭ_{тур}^t$) рассчитывается для тех инфраструктурных проектов, которые на туристическом направлении снижают время в пути минимум на один час, что при этом составляет не менее 10 процентов суммарного времени в пути от точки генерации туристического потока в место назначения.

Монетизированный эффект в результате индуцированного прироста туристического потока в году t ($МЭ_{тур}^t$) может рассчитываться для 2 и более конкурирующих на рассматриваемом направлении

инфраструктурных проектов. В этом случае значение показателя ТурПасс_m^t распределяется между инфраструктурными проектами пропорционально существующему суммарному туристическому потоку, а при отсутствии данных по суммарному туристическому потоку значение показателя ТурПасс_m^t распределяется поровну между инфраструктурными проектами.

60. Индуцированный туристический поток, прирост которого обеспечен реализацией инфраструктурного проекта, в году t по m -му туристическому направлению (ТурПасс_m^t) определяется по формуле:

$$\text{ТурПасс}_m^t = \sum_{m=1}^M \text{ДоляПрироста}_m \times \text{ПриростТуристовТранспорт}^t,$$

где:

ДоляПрироста_m - доля суммарного потенциального прироста туристического потока, приходящаяся на пару субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит m -е туристическое направление, процентов. В паре субъектов Российской Федерации один субъект Российской Федерации является регионом отправления туристов, а другой - регионом назначения туристов. В случае если m -е туристическое направление обеспечивает поездки туристов в регион назначения из более чем одного региона отправления, соответствующие доли складываются. В случае если m -е туристическое направление не подразумевает привлечения туристов из других субъектов Российской Федерации, эффект прироста индуцированного туристического потока принимается равным нулю;

$\text{ПриростТуристовТранспорт}^t$ - прогнозный индуцированный прирост туристического потока в году t , произошедший по причине улучшения транспортной доступности, человек.

61. Прогнозный индуцированный прирост туристического потока в году t , произошедший по причине улучшения транспортной доступности ($\text{ПриростТуристовТранспорт}^t$), определяется по формуле:

$$\begin{aligned} & \text{ПриростТуристовТранспорт}^t = \\ & = \text{ПриростТуристов}^t \times \text{ДоляТуристыТранспорт}, \end{aligned}$$

где:

ПриростТуристов^t - прогнозный суммарный прирост туристического потока в целом по Российской Федерации в году t, человек;

ДоляТуристыТранспорт - доля прироста туристического потока, произошедшего по причине улучшения транспортной доступности, процентов.

62. Средние суточные дополнительные расходы туриста по m-му туристическому направлению (ТурРасходы_m) определяются по формуле:

$$\text{ТурРасходы}_m = \text{Чек}_m - \text{ДоходыСутки} \times \text{ПотребРасходы},$$

где:

Чек_m - объем среднесуточных расходов туриста по m-му туристическому направлению, рублей;

ДоходыСутки - объем денежных доходов населения Российской Федерации на базовый год проведения расчетов (по данным Федеральной службы государственной статистики) из расчета на одни сутки в течение календарного года, рублей;

ПотребРасходы - доля расходов населения Российской Федерации по статье "потребительские расходы" в суммарных денежных доходах на базовый год проведения расчетов (по данным Федеральной службы государственной статистики), процентов.

В случае отсутствия данных по объему среднесуточных расходов туриста по m-му туристическому направлению (Чек_m) в расчете используются данные о среднесуточных расходах туристов во внутреннем туризме на базовый год проведения расчетов.

63. Объем денежных доходов населения Российской Федерации на базовый год проведения расчетов (по данным Федеральной службы государственной статистики) из расчета на одни сутки в течение календарного года (ДоходыСутки) определяется по формуле:

$$\text{ДоходыСутки} = \frac{\text{ДоходыМесяц} \times 12}{365},$$

где:

ДоходыМесяц - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников по полному кругу организаций в целом по экономике

Российской Федерации (по данным Федеральной службы государственной статистики), рублей;

12 - количество месяцев в году;

365 - количество календарных дней.

64. Доля расходов населения Российской Федерации по статье "потребительские расходы" в суммарных денежных доходах на базовый год проведения расчетов (по данным Федеральной службы государственной статистики) (ПотребРасходы), определяется по формуле:

$$\text{ПотребРасходы} = \frac{\text{Всегоденежныхдоходов}}{\text{Потребительскиерасходы}},$$

где:

Всегоденежныхдоходов - расходы, учитываемые по статье "всево денежных доходов" баланса денежных доходов и расходов населения (по данным Федеральной службы государственной статистики) за базовый год проведения расчетов, рублей;

Потребительскиерасходы - расходы, учитываемые по статье "потребительские расходы" баланса денежных доходов и расходов населения (по данным Федеральной службы государственной статистики) за базовый год проведения расчетов, рублей.

VIII. Расчет прироста валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с реализацией инфраструктурного проекта

65. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году ($\text{ВВП}^{\text{б}}$), определяется по формуле:

$$\begin{aligned} \text{ВВП}^{\text{б}} = & \text{ВДС}_1^{\text{б}} + \text{ВДС}_2^{\text{б}} + \text{ВДС}_3^{\text{б}} + \\ & + \text{ВВП}_{\text{ЭВ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ПБ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{АЭ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ЛО}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ТУР}}^{\text{б}}, \end{aligned}$$

где:

$\text{ВДС}_1^{\text{б}}$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов инвестиционного спроса на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВДС_2^b$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате эффектов дополнительного спроса на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВДС_3^b$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате прямых эффектов от прироста выручки на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВВП_{ЭВ}^b$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВВП_{ПБ}^b$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВВП_{АЭ}^b$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВВП_{ЛО}^b$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта, при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$ВВП_{ТУР}^b$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате индуцированного прироста туристического потока при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей.

66. Прирост валовой добавленной стоимости или валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате h-го эффекта

при реализации инфраструктурного проекта, который указан в пункте 65 настоящей методики, в ценах, приведенных к базовому году (эффектВВП_h^б), определяется по формуле:

$$\text{эффектВВП}_h^{\text{б}} = \sum_{t=t_n}^{t_3} \frac{\text{эффектВВП}_h^t}{(100\% + \text{rb})^{(t-t_0+0,5)}}$$

где:

эффектВВП_h^t - прирост валовой добавленной стоимости по h-му эффекту при реализации инфраструктурного проекта в году t, рублей;

rb - ставка дисконтирования, процентов;

0,5 - корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года;

t_n - год начала инвестиционной стадии инфраструктурного проекта, лет;

t₃ - год завершения эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта, лет.

67. Ставка дисконтирования (rb) принимается равной величине средней доходности долгосрочных облигаций федерального займа со сроком погашения 10 лет и определяется по формуле:

$$\text{rb} = \frac{\sum_{g=1}^{gk} Y_g(10)}{gk},$$

где:

Y_g(10) - опубликованное на официальном сайте публичного акционерного общества "Московская Биржа ММВБ-РТС" (далее - Московская биржа) в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" соответствующее сроку погашения 10 лет значение G-кривой (зависимости бескупонной доходности государственных обязательств от их дюрации), рассчитанное Московской биржей по результатам торгов на Московской бирже на последний день года, за который имеется весь набор необходимых исходных статистических данных;

gk - количество торговых дней в квартале, предшествующем кварталу проведения оценки, в течение которых осуществлялись торги

с использованием системы электронных торгов Московской биржи и за которые на официальном сайте Московской биржи в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" было опубликовано значение $Y_g(10)$;

g - индекс дня, принимающий значения от 1 до gk .

Дисконтирование по значению показателя $Y_g(10)$ используется в случае необходимости сравнения эффективности инфраструктурных проектов, реализуемых на рыночных условиях. В иных случаях используется дисконтирование по значению индекса-дефлятора валового внутреннего продукта Российской Федерации в году t ($I_{\text{ВВПдефл}}^t$).

68. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВП}_{\text{ЭВ}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ЭВ}}^t = \text{МЭ}_{\text{ВРпас}}^t \times \frac{\text{ВВП}}{\text{ФОТ}_{\text{нр}}} + \text{МЭ}_{\text{прямой}}^t_{\text{ВРгр}} + \text{МЭ}_{\text{кос}}^t_{\text{ВРгр}} \times \text{Доля}_{\text{ВДС}_{\text{произв}}},$$

где $\text{Доля}_{\text{ВДС}_{\text{произв}}}$ - доля валовой добавленной стоимости в стоимости продукции обрабатывающих производств, виды которой в рамках ОКПД 2 приведены в перечне, предусмотренном приложением № 4 к настоящей методике, процентов.

69. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВП}_{\text{ПБ}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ПБ}}^t = \text{МЭ}_{\text{ПБпас}}^t \times \text{ВВП} / \text{ФОТ}_{\text{нр}}.$$

70. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВП}_{\text{АЭ}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{АЭ}}^t = \text{МЭ}_{\text{А}}^t.$$

71. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта, при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВП}_{\text{ЛО}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ЛО}}^t = \text{МЭ}_{\text{ЛО}}^t.$$

72. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате индуцированного прироста туристического потока при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{ВВП}_{\text{ТУР}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ТУР}}^t = \text{МЭ}_{\text{ТУР}}^t \times (\text{Д}_{\text{ТУРпрям}} + \text{Д}_{\text{ТУРкосв}}),$$

где:

$\text{Д}_{\text{ТУРпрям}}$ - доля валовой добавленной стоимости в стоимости продукции составной отрасли туризма, процентов;

$\text{Д}_{\text{ТУРкосв}}$ - коэффициент-мультипликатор, показывающий прирост валовой добавленной стоимости в смежных туризму отраслях экономики при росте выпуска продукции в туризме на один рубль.

IX. Расчет налоговых и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта

73. Налоговые и иные обязательные поступления в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации, включающие все налоги и сборы, в том числе отчисления в фонды социального страхования (далее - налоговые и иные обязательные поступления), при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году ($\text{НП}^{\text{б}}$), определяются по формуле:

$$\text{НП}^{\text{б}} = \text{НП}_1^{\text{б}} + \text{НП}_2^{\text{б}} + \text{НП}_3^{\text{б}} + \text{НП}_{\text{ЭВ}}^{\text{б}} + \text{НП}_{\text{ПБ}}^{\text{б}} + \text{НП}_{\text{АЭ}}^{\text{б}} + \text{НП}_{\text{ЛО}}^{\text{б}} + \text{НП}_{\text{ТУР}}^{\text{б}},$$

где:

$\text{НП}_1^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате эффектов инвестиционного спроса на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_2^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате эффектов дополнительного спроса на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_3^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате прямых эффектов от прироста выручки на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_{\text{ЭВ}}^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_{\text{ПБ}}^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_{\text{АЭ}}^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения агломерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{НП}_{\text{ЛО}}^{\text{б}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта,

при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$НП_{\text{тур}}^{\bar{0}}$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате индуцированного прироста туристического потока при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей.

74. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате h -го эффекта при реализации инфраструктурного проекта, который указан в пункте 73 настоящей методики, в ценах, приведенных к базовому году (эффект $НП_h^{\bar{0}}$), определяется по формуле:

$$\text{эффект}НП_h^{\bar{0}} = \sum_{t=t_n}^{t_3} \frac{\text{эффект}НП_h^t}{(100\% + rb)^{(t-t_0+0,5)}},$$

где:

$\text{эффект}НП_h^t$ - прирост налоговых и иных обязательных поступлений по h -му эффекту при реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей;

0,5 - корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года.

75. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате эффектов инвестиционного спроса на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ($НП_1^t$) определяется по формуле:

$$НП_1^t = \sum_{i=1}^I (ИП_i^t \times (d_{i_{\text{пр}}} + d_{i_{\text{косв}}})) ,$$

где:

$d_{i_{\text{пр}}}$ - доля прямых налоговых эффектов в i -м виде экономической деятельности, процентов;

$d_{i_{\text{косв}}}$ - доля косвенных налоговых эффектов в смежных отраслях в i -м виде экономической деятельности, процентов.

76. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате эффектов дополнительного спроса на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ($НП_2^t$) определяется по формуле,

аналогичной формуле, приведенной в пункте 75 настоящей методики (при этом вместо показателя $ИП_i^t$ используется показатель $П_i^t$).

77. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате прямых эффектов от прироста выручки на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта ($НП_3^t$) в году t определяется по формуле:

$$НП_3^t = \sum_{i=1}^I \sum_{k=1}^K B_{ik}^t \times (d_{i_{пр}} + d_{i_{косв}}).$$

78. Налоговые и иные обязательные платежи в результате экономии времени в пути за счет дополнительного свободного времени пассажиров, водителей и экономии на оборотном капитале и транспортных расходах компаний, являющихся грузоотправителями, а также за счет прироста выпуска у производителей в связи с сокращением времени доступа к рынкам сбыта при реализации инфраструктурного проекта в году t ($НП_{ЭВ}^t$) определяются по формуле:

$$\begin{aligned} НП_{ЭВ}^t = & ВВП_{ЭВ}^t \times d_{НП} + МЭ_{прямой}^t_{ВРГр} \times r_{ГР}^t + \\ & + \sum_{j=1}^J ((ВснижТз^t_{врj} + ВснижТз^t_{путьj}) \times (d_{i_{пр}} + d_{i_{косв}})), \end{aligned}$$

где:

$d_{НП}$ - доля налоговых и иных обязательных платежей в валовой добавленной стоимости (в целом по экономике Российской Федерации), процентов;

$r_{ГР}^t$ - налоговая ставка по налогу на прибыль организаций в году t , процентов.

79. Налоговые и иные обязательные платежи в результате повышения безопасности перевозок пассажиров за счет сокращения числа смертей и ранений пассажиров, в том числе в результате смещения пассажиропотока с автомобильного транспорта на иные виды транспорта, при реализации инфраструктурного проекта в году t ($НП_{ПБ}^t$) определяются по формуле:

$$НП_{ПБ}^t = ВВП_{ПБ}^t \times d_{НП}.$$

80. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате агломерационного эффекта за счет прироста населения

агломерации при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{НП}_{\text{АЭ}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{НП}_{\text{АЭ}}^t = \text{МЭ}_A^t \times d_{\text{НП}}.$$

81. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате ликвидации инфраструктурных ограничений за счет возникновения дополнительной пропускной способности и (или) сохранения существующей пропускной способности для прироста и (или) сохранения выпуска продукции хозяйствующими субъектами, не являющимися непосредственными участниками инфраструктурного проекта, при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{НП}_{\text{ЛО}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{НП}_{\text{ЛО}}^t = \sum_{j=1}^J \text{ПрВн}_j^t \times (d_{i_{\text{пр}}} + d_{i_{\text{косв}}}).$$

82. Прирост налоговых и иных обязательных поступлений в результате индуцированного прироста туристического потока при реализации инфраструктурного проекта в году t ($\text{НП}_{\text{ТУР}}^t$) определяется по формуле:

$$\text{НП}_{\text{ТУР}}^t = \text{ВВП}_{\text{ТУР}}^t \times d_{\text{НП}}.$$

Х. Расчет бюджетных эффектов от реализации инфраструктурного проекта

83. Бюджетные эффекты от реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году ($\text{БЭ}^{\text{б}}$), определяются по формуле:

$$\text{БЭ}^{\text{б}} = \text{НП}^{\text{б}} - \text{НЛ}^{\text{б}} - \text{БР}^{\text{б}},$$

где:

$\text{НЛ}^{\text{б}}$ - налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\text{БР}^{\text{б}}$ - расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году, рублей.

84. Налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году ($НЛ^{\delta}$), определяются по формуле:

$$НЛ^{\delta} = \sum_{t=t_{и}}^{t_3} \frac{НЛ_t}{(100\% + rb)^{(t-t_{\delta}+0,5)}},$$

где:

$НЛ_t$ - налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей;

0,5 - корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года.

85. Налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта в году t ($НЛ_t$), определяются по формуле:

$$НЛ_t = \sum_{w=1}^W (НОнк_w^t - НОпр_w^t),$$

где:

$НОнк_w^t$ - сумма платежей по w -му виду налога при реализации инфраструктурного проекта в году t в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах исходя из налоговой базы и налоговой ставки, предусмотренной для организаций отрасли, в которой реализуется инфраструктурный проект, рублей;

$НОпр_w^t$ - сумма платежей по w -му виду налога при реализации инфраструктурного проекта в году t в соответствии с данными инициатора инфраструктурного проекта, рублей;

W - количество видов налогов.

86. Расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году ($БР^{\delta}$), определяются по формуле:

$$БР^{\delta} = \sum_{t=t_{и}}^{t_3} \frac{БР_t}{(100\% + rb)^{(t-t_{\delta}+0,5)}},$$

где:

$БР_t$ - расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей;

0,5 - корректирующая величина, обеспечивающая распределение дисконтируемых денежных потоков в течение года.

87. Расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t ($БР_t$), определяются по формуле:

$$БР_t = ФР_t + ОР_t,$$

где:

$ФР_t$ - фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей;

$ОР_t$ - обусловленные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, предусмотренные для реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей.

88. Фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t ($ФР_t$), включают в себя бюджетные ассигнования на закупки товаров (работ, услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд, на предоставление субсидий и бюджетных инвестиций, которые осуществляются за счет средств федерального бюджета в году t для целей реализации инфраструктурного проекта.

В случае если для целей реализации инфраструктурного проекта предполагается использование бюджетных ассигнований на закупки товаров (работ, услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд, на предоставление субсидий и бюджетных инвестиций, осуществляемых за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, источником финансового обеспечения которых являются межбюджетные трансферты из федерального бюджета, указанные бюджетные ассигнования учитываются при определении фиксированных расходов федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемых для реализации инфраструктурного проекта в году t ($ФР_t$).

89. Обусловленные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, предусмотренные для реализации инфраструктурного проекта в году t (OP_t), определяются по формуле:

$$OP_t = p_o \times (MGD_t + GG_t),$$

где:

p_o - вероятность возникновения обязательств при реализации инфраструктурного проекта, процентов. Актуализируется ежегодно по фактическим данным предыдущих 5 лет;

MGD_t - размер расходных обязательств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации по обеспечению минимального гарантированного дохода при реализации инфраструктурного проекта в году t , рублей. Включает в себя размер расходных обязательств Российской Федерации по обеспечению минимального гарантированного дохода при реализации инфраструктурного проекта в году t ;

GG_t - оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году t , рублей. Включает в себя оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта в году t .

90. В случае если для целей реализации инфраструктурного проекта предполагается использование бюджетных ассигнований на закупки товаров (работ, услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд, на предоставление субсидий и бюджетных инвестиций, которые осуществляются за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации, указанные бюджетные ассигнования учитываются при определении размера фиксированных расходов федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемых для реализации инфраструктурного проекта в году t ($ФР_t$), за исключением размера бюджетных ассигнований, источником финансового обеспечения которых являются межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации.

91. В случае если для целей реализации инфраструктурного проекта предполагается исполнение расходных обязательств субъектов Российской Федерации по обеспечению минимального дохода при реализации

инфраструктурного проекта, размер соответствующих расходных обязательств субъектов Российской Федерации учитывается при определении размера расходных обязательств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации по обеспечению минимального гарантированного дохода при реализации инфраструктурного проекта в году t ($МГД_t$).

92. В случае если для целей реализации инфраструктурного проекта предполагается предоставление государственных гарантий субъектов Российской Федерации, соответствующие государственные гарантии субъектов Российской Федерации учитываются при определении оценочного размера предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году t ($ГГ_t$).

93. Расчет оценочного размера предъявляемых требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году t ($ГГ_t$) осуществляется исходя из фактических объемов и сроков обязательств, возникающих при реализации инфраструктурного проекта, обеспеченных действующими на дату проведения оценки государственными гарантиями.

XI. Расчет коэффициентов эффективности реализации инфраструктурного проекта

94. Коэффициент эффективности инвестиций в инфраструктурный проект ($КЭ_{зв}$) определяется по формуле:

$$КЭ_{зв} = \frac{ВВП_{эксп}^{\delta}}{\sum_{i=1}^I ИП_i^{\delta} + \sum_{i=1}^I П_i^{\delta}},$$

где:

$ВВП_{эксп}^{\delta}$ - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\sum_{i=1}^I \text{ИП}_i^6$ - сумма стоимостей продукции всех i -х видов экономической

деятельности, используемых на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году, рублей;

$\sum_{i=1}^I \text{П}_i^6$ - сумма стоимостей продукции всех i -х видов экономической

деятельности, используемых на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта, в ценах, приведенных к базовому году, рублей.

Коэффициент эффективности инвестиций в инфраструктурный проект ($\text{КЭ}_{\text{зв}}$) рассчитывается для целей сравнения инфраструктурных проектов.

95. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году ($\text{ВВП}_{\text{эксп}}^6$), определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{эксп}}^6 = \text{ВВП}^6 - \text{ВДС}_1^6 - \text{ВДС}_2^6.$$

96. Коэффициент эффективности бюджетных вложений (ЭБ) определяется по формуле:

$$\text{ЭБ} = \frac{\text{НП}^6}{\text{БР}^6}.$$

97. Доля внебюджетных средств, планируемых к привлечению при реализации инфраструктурного проекта ($\text{ВР}_{\text{зв}}$), определяется по формуле:

$$\text{ВР}_{\text{зв}} = \frac{(\sum_{i=1}^I \text{ИП}_i^6 + \sum_{i=1}^I \text{П}_i^6 - \text{БР}^6)}{(\sum_{i=1}^I \text{ИП}_i^6 + \sum_{i=1}^I \text{П}_i^6)}.$$

98. Среднегодовой прирост валового внутреннего продукта на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в случае реализации инфраструктурного проекта ($\text{ВВП}_{\text{сргод}}^6$) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{сргод}}^{\delta} = \frac{\text{ВВП}_{\text{эксп}}^{\delta}}{20}.$$

99. Среднегодовой бюджетный эффект при реализации инфраструктурного проекта ($\text{БЭ}_{\text{сргод}}^{\delta}$) определяется по формуле:

$$\text{БЭ}_{\text{сргод}}^{\delta} = \frac{\text{НП}^{\delta} - \text{НЛ}^{\delta} - \text{БР}^{\delta}}{20}.$$

100. Срок окупаемости бюджетных инвестиций (БИокуп) определяется по формуле:

$$\text{БИокуп} = \frac{\text{БР}^{\delta}}{\text{БЭ}_{\text{сргод}}^{\delta}}.$$

101. Вклад каждого отдельного h -го эффекта в совокупный прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах, приведенных к базовому году (Доля_h^{δ}), определяется по формуле:

$$\text{Доля}_h^{\delta} = \frac{\text{ВВП}_h^{\delta}}{\text{ВВП}^{\delta}},$$

где ВВП_h^{δ} - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате h -го эффекта при реализации инфраструктурного проекта, который указан в пункте 65 настоящей методики, в ценах, приведенных к базовому году, рублей.

102. Чистая приведенная стоимость потока бюджетных средств (ЧПС_B^{δ}) определяется по формуле:

$$\text{ЧПС}_B^{\delta} = \text{НП}^{\delta} - \text{НЛ}^{\delta} - \text{БР}^{\delta}.$$

103. Внутренняя норма доходности потока бюджетных средств (ВНД_B) определяется по формуле:

$$\begin{aligned} \text{ВНД}_B = & \sum_t^{t_3} ((\text{НП}_1^t + \text{НП}_2^t + \text{НП}_3^t + \text{НП}_{\text{ЭВ}}^t + \text{НП}_{\text{ПБ}}^t + \text{МЭ}_A^t \times \\ & \times d_{\text{НП}} + \sum_{j=1}^J (\text{ПрВН}_j^t \times (d_{i_{\text{ип}}} + d_{i_{\text{косв}}})) + \text{НП}_{\text{ТУР}}^t) / (100\% + \text{ВНД})^t) - \\ & - \sum_t^{t_3} \text{НЛ}_t - \sum_t^{t_3} \text{БР}_t = 0. \end{aligned}$$

где ВНД - ставка внутренней нормы доходности, при которой значение показателя ВНД_B равняется нулю.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

ТРЕБОВАНИЯ

к содержанию паспорта проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемого к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

1. Паспорт проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемого к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, стоимостью свыше 3 млрд. рублей (далее соответственно - инфраструктурный проект, паспорт инфраструктурного проекта) заполняется инициатором инфраструктурного проекта.

2. Все данные заполняются на период от даты начала создания и (или) реконструкции объектов транспортной инфраструктуры до даты ввода таких объектов (их отдельных частей) в эксплуатацию в рамках инфраструктурного проекта, а также на период от даты ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры в рамках инфраструктурного проекта до истечения первых 20 лет их эксплуатации. Все денежные показатели заполняются в ценах соответствующих лет .

3. Паспорт инфраструктурного проекта включает набор данных, источником информации по которым является документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта согласно приложению № 3 к методике оценки социально-экономических эффектов

от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 26 ноября 2019 г. № 1512 "Об утверждении методики оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот" (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 6 июня 2024 г. № 774), а также сведения о названии и инициаторе инфраструктурного проекта, перечень субъектов Российской Федерации, на территории которых планируется реализация инфраструктурного проекта, сведения о видах транспорта в рамках инфраструктурного проекта, сроке инвестиционной стадии, категориях автомобильных дорог (до и после реализации инфраструктурного проекта).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ЭФФЕКТЫ

от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, по видам транспорта

Вид транспорта	Прирост валовой добавленной стоимости и бюджетных доходов в результате					
	инвестиционного спроса и прямых эффектов от прироста выручки	экономии времени в пути	повышения безопасности перевозок	агломерационного эффекта	ликвидации инфраструктурных ограничений	прироста индуцированного туристического потока
Воздушный	V	V	-	-	V	V
Железнодорожный	V	V	V	V	V	V
Морской	V	V	-	-	V	-
Внутренний водный	V	V	V	V	V	V
Автомобильный	V	V	V	V	V	V

- Примечания: 1. "V" - социально-экономический эффект рассчитывается.
 2. "-" - социально-экономический эффект не рассчитывается.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

П Е Р Е Ч Е Н Ь

источников информации для оценки социально-экономических эффектов от реализации проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
D_{Pi}	доля валовой добавленной стоимости продукции i -го вида экономической деятельности, процентов	данные Минэкономразвития России
$ИП_i^t$	стоимость продукции i -го вида экономической деятельности, используемой в период от даты начала создания и (или) реконструкции объектов транспортной инфраструктуры до даты ввода таких объектов (их отдельных частей) в эксплуатацию в рамках проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры,	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	планируемого к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, стоимостью свыше 3 млрд. рублей (далее - инфраструктурный проект) в году t , рублей	
$d_{импi}$	доля импортной продукции в i -м виде экономической деятельности, процентов	данные Минэкономразвития России
$D_{ТТНi}$	доля торгово-транспортных наценок в стоимости продукции i -го вида экономической деятельности, процентов	данные Минэкономразвития России
$d_{ТТН}$	доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей торговли и транспорта, процентов	данные Минэкономразвития России
$d_{п.импi}$	коэффициент полной импортостности продукции i -го вида экономической деятельности	данные Минэкономразвития России
Π_i^t	стоимость продукции i -го вида экономической деятельности, используемой в периоде от даты ввода в эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры в рамках инфраструктурного проекта до истечения первых 20 лет их эксплуатации (далее - эксплуатационная	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
B_{ik}^t	стадия инфраструктурного проекта) в году t , рублей суммарный прирост выручки k -го непосредственного участника инфраструктурного проекта от реализации продукции i -го вида экономической деятельности в году t , рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$\Gamma_{\text{ПР}}^t$	налоговая ставка по налогу на прибыль организаций в году t , процентов	Налоговый кодекс Российской Федерации, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации
$d_{i_{\text{пр}}}$	доля прямых налоговых эффектов в i -м виде экономической деятельности, процентов	данные Минэкономразвития России
$d_{i_{\text{косв}}}$	доля косвенных налоговых эффектов в смежных отраслях в i -м виде экономической деятельности, процентов	данные Минэкономразвития России
$ЗП_{\text{СРобщ}}$	средневзвешенная среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъектах Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, в базовом году, к ценам которого для	данные Росстата (www.gks.ru), последние доступные данные

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	сопоставимости приводятся стоимостные показатели последующих лет (далее - базовый год), рублей	
ZP_{CP}^n	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников каждого n-го субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году, рублей	данные Росстата (www.gks.ru), последние доступные данные
$I_{ИПЦ}^t$	прогнозный индекс потребительских цен в году t, процентов	данные Минэкономразвития России
$KP_{ПАС}^t$	прогнозное суммарное количество пассажиров и водителей по всем маршрутам при реализации инфраструктурного проекта в году t, человек	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ЭВ_{ГРУЗs}^t$	экономия времени в пути груза в году t на s-м маршруте, часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$KP_{ПАСs}^t$	прогнозное количество пассажиров и водителей при реализации инфраструктурного проекта в году t на s-м маршруте, человек	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ЭВ_{ПАСs}^t$	экономия времени в пути пассажиров и водителей	документация, представляемая инициатором

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$M_{тс_q}$	при реализации инфраструктурного проекта в году t на s -м маршруте, часов масса груза, перевозимого одним транспортным средством q -го вида транспорта в году t , тонн	инфраструктурного проекта документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$M_{о_{вр sj}}^t$	прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по почасовому тарифу, тонн	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$M_{о_{путь sj}}^t$	прогнозный объем перевозок j -го вида продукции в году t по s -му маршруту по покилометровому тарифу, тонн	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$СТ_{перевозка вр j}$	почасовой тариф на перевозку j -го вида продукции в базовом году, рублей за тонну	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$СТ_{перевозка путь j}$	покилометровый тариф на перевозку одной тонны груза j -го вида продукции в базовом году, рублей за тонну	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ID_{ГРУЗq}^t$	интенсивность движения q -го вида грузового транспорта в году t по всем маршрутам инфраструктурного проекта, транспортных средств в год	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$ID_{ГРУЗs}^t$	прогнозная интенсивность движения грузового транспорта в году t по s -му маршруту, транспортных средств в год	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$K_{\text{выпуск}j}$	коэффициент, показывающий прирост выпуска j -го вида продукции в целом по экономике при снижении транспортных затрат на его перевозку на один процент	данные Минэкономразвития России
CC_{T_r}	средняя стоимость груза, перевозимого одним транспортным средством в ценах базового года, рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
CC_{T_q}	средняя стоимость одной тонны груза, перевозимого транспортными средствами q -го вида транспорта, в ценах базового года, рублей за тонну	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
Kp_{Ct}	средневзвешенная процентная ставка по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях (в целом по Российской Федерации, средняя за квартал, предшествующий кварталу оценки) на срок от 91 до 180 дней, процентов в годовом исчислении	данные Банка России (www.cbr.ru), последние доступные данные

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
D_n^t	количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта	данные Минэкономразвития России
C^t	среднегодовая суточная интенсивность движения на пути следования при реализации инфраструктурного проекта в году t , автомобилей в сутки	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$K_{Cп}^t$	коэффициент смещения пассажиропотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t , процентов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Ч_{уг}$	количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек в год	данные МВД России (www.stat.gibdd.ru), последние доступные данные
$Ч_{дтп}$	количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, единиц в год	данные МВД России (www.stat.gibdd.ru), последние доступные данные
$B_{пенсМ}^t$	возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях,	законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$V_{\text{пенсЖ}}^t$	по достижении которого мужчины получают право на трудовую пенсию по старости для года t реализации инфраструктурного проекта, лет возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого женщины получают право на трудовую пенсию по старости для года t реализации инфраструктурного проекта, лет	законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях
$\chi_{\text{муж}}^t$	прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта, человек	данные Росстата (www.gks.ru)
$\chi_{\text{жен}}^t$	прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта, человек	данные Росстата (www.gks.ru)
V_v^t	возраст населения в v -й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта, лет	данные Росстата (www.gks.ru)
χ_v^t	численность населения в v -й возрастной группе в году t реализации	данные Росстата (www.gks.ru)

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$\mathcal{C}_{ур}$	инфраструктурного проекта, человек количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек в год	данные МВД России (www.stat.gibdd.ru), последние доступные данные
$CM_{тс_q}$	средняя масса груза, перевозимого одним транспортным средством q-го вида транспорта, тонн	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ВДС_{отр.i}$	величина валовой добавленной стоимости i-го вида экономической деятельности субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, рублей	данные Минэкономразвития России
ΔP_u^t	увеличение численности населения агломерации за счет включения в ее состав u-го населенного пункта как результат реализации инфраструктурного проекта, а также реализации градостроительного потенциала со строительством новых жилых микрорайонов в году t, человек	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$I_{\text{ВВПдефл}}^t$	прогнозный индекс-дефлятор валового внутреннего продукта Российской Федерации в году t , процентов	данные Минэкономразвития России
E	численность населения субъектов Российской Федерации, на территории которых реализуется инфраструктурный проект, человек	данные Росстата (www.gks.ru), последние доступные данные
$K_{\text{вдс.}i}$	коэффициент изменения валовой добавленной стоимости i -го вида экономической деятельности при изменении численности населения агломерации, процентов	данные Минэкономразвития России
$V_{\text{ГРУЗs до}}$	время в пути на s -м маршруте при транспортировке грузов до реализации инфраструктурного проекта, часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$V_{\text{ГРУЗs после}}$	время в пути на s -м маршруте при транспортировке грузов после реализации инфраструктурного проекта, часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
Цп_j^t	долгосрочная прогнозная внутрироссийская цена единицы j -го вида продукции в году t , рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
ПассИнд _s ^t	прогнозный прирост индуцированного пассажиропотока по s-му маршруту в рамках инфраструктурного проекта с учетом возможной реализации градостроительного потенциала в году t, человек	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
ЗП _{s2}	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников субъекта Российской Федерации, в который направлен индуцированный пассажиропоток по s-му маршруту, рублей	данные Росстата (www.gks.ru)
ЗП _{s1}	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников субъекта Российской Федерации, из которого направлен индуцированный пассажиропоток по s-му маршруту, рублей	данные Росстата (www.gks.ru)
Цп _j ^{t6}	внутрироссийская цена единицы j-го вида продукции в базовом году, рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
Дни _m	среднее время пребывания туриста по m-му туристическому направлению, дней	данные Минэкономразвития России

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
ДоляПрироста _m	доля суммарного потенциального прироста туристического потока, приходящаяся на пару субъектов Российской Федерации, по территории которых проходит m-е туристическое направление, процентов	данные Минэкономразвития России
ПриростТуристов ^t	прогнозный суммарный прирост туристического потока в целом по Российской Федерации в году t, человек	данные Минэкономразвития России
ДоляТуристы Транспорт	доля прироста туристического потока, произошедшего по причине улучшения транспортной доступности, процентов	данные Минэкономразвития России
Чек _m	объем среднесуточных расходов туриста по m-му туристическому направлению, рублей	данные Минэкономразвития России
ДоходыСутки	объем денежных доходов населения Российской Федерации на базовый год проведения расчетов из расчета на одни сутки в течение календарного года, рублей	данные Росстата (www.gks.ru)
ПотребРасходы	доля расходов населения Российской Федерации по статье "потребительские расходы" в суммарных денежных доходах на базовый год проведения расчетов, процентов	данные Росстата (www.gks.ru)

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
Всегоденежных доходов	расходы, учитываемые по статье "всего денежных доходов" баланса денежных доходов и расходов населения за базовый год проведения расчетов, рублей	данные Росстата (www.gks.ru)
Потребительские расходы	расходы, учитываемые по статье "потребительские расходы" баланса денежных доходов и расходов населения за базовый год проведения расчетов, рублей	данные Росстата (www.gks.ru)
$I_{j \text{ дефл}}^t$	прогнозный индекс-дефлятор по j-му виду продукции за период с базового года до года t, процентов	данные Минэкономразвития России
ВВП	объем валового внутреннего продукта Российской Федерации, рублей	данные Минэкономразвития России
$PrV_{\text{реал}j}^t$	прирост выпуска хозяйствующими субъектами j-го вида продукции и (или) сохранение выпуска хозяйствующими субъектами j-го вида продукции в году t в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными договорами, заключенными такими хозяйствующими	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
ПрВ _{н^t} _j	<p>субъектами с органами государственной власти и (или) органами местного самоуправления, владельцем объекта транспортной инфраструктуры, рублей</p> <p>стоимость дополнительной j-го вида продукции и (или) сохранение стоимости выпуска j-го вида продукции, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году t в связи с реализацией инфраструктурного проекта, рублей</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
ФОТ _{нр}	расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом, рублей	данные Минэкономразвития России и Росстата (www.gks.ru)
d _{нп}	доля налоговых и иных обязательных платежей в валовой добавленной стоимости (в целом по экономике Российской Федерации), процентов	данные Минэкономразвития России
ФР _t	фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t, рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
МГД _t	размер расходных обязательств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации по обеспечению минимального гарантированного дохода при реализации инфраструктурного проекта в году t, рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
ГГ _t	оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году t, рублей	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

П Е Р Е Ч Е Н Ь

видов экономической деятельности в рамках ОКВЭД 2 и видов продукции в рамках ОКПД 2, используемых для расчета социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

1. Виды экономической деятельности в рамках ОКВЭД 2

Наименование структурной единицы ОКВЭД 2	Наименование вида экономической деятельности
Раздел А	СЕЛЬСКОЕ, ЛЕСНОЕ ХОЗЯЙСТВО, ОХОТА, РЫБОЛОВСТВО И РЫБОВОДСТВО
Класс 01	Растениеводство и животноводство, охота и предоставление соответствующих услуг в этих областях
Класс 02	Лесоводство и лесозаготовки
Класс 03	Рыболовство и рыбоводство
Раздел В	ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ
Класс 05	Добыча угля
Подкласс 06.1	Добыча нефти и нефтяного (попутного) газа
Подкласс 06.2	Добыча природного газа и газового конденсата

Наименование структурной единицы ОКВЭД 2	Наименование вида экономической деятельности
Подкласс 07.1	Добыча и обогащение железных руд
Подкласс 07.2	Добыча руд цветных металлов
Класс 08	Добыча прочих полезных ископаемых
Класс 09	Предоставление услуг в области добычи полезных ископаемых
Раздел С	ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРОИЗВОДСТВА
Классы 10-12	Производство пищевых продуктов; производство напитков; производство табачных изделий
Классы 13, 14	Производство текстильных изделий; производство одежды
Класс 15	Производство кожи и изделий из кожи
Класс 16	Обработка древесины и производство изделий из дерева и пробки, кроме мебели, производство изделий из соломки и материалов для плетения
Классы 17, 18	Производство бумаги и бумажных изделий; деятельность полиграфическая и копирование носителей информации
Класс 19	Производство кокса и нефтепродуктов
Классы 20, 21	Производство химических веществ и химических продуктов. Производство лекарственных средств и материалов, применяемых в медицинских целях и ветеринарии
Класс 22	Производство резиновых и пластмассовых изделий
Класс 23	Производство прочей неметаллической минеральной продукции
Классы 24, 25	Производство металлургическое; производство готовых металлических изделий, кроме машин и оборудования
Классы 26, 27	Производство компьютеров, электронных и оптических изделий; производство электрического оборудования

Наименование структурной единицы ОКВЭД 2	Наименование вида экономической деятельности
Класс 28	Производство машин и оборудования, не включенных в другие группировки
Классы 29, 30	Производство автотранспортных средств, прицепов и полуприцепов; производство прочих транспортных средств и оборудования
Классы 31, 32	Производство мебели; производство прочих готовых изделий
Класс 33	Ремонт и монтаж машин и оборудования
Раздел D	ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЭНЕРГИЕЙ, ГАЗОМ И ПАРОМ; КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ ВОЗДУХА
Раздел E	ВОДОСНАБЖЕНИЕ; ВОДООТВЕДЕНИЕ, ОРГАНИЗАЦИЯ СБОРА И УТИЛИЗАЦИИ ОТХОДОВ, ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ЛИКВИДАЦИИ ЗАГРЯЗНЕНИЙ
Раздел F	СТРОИТЕЛЬСТВО
Раздел G	ТОРГОВЛЯ ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ; РЕМОНТ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И МОТОЦИКЛОВ
Раздел H	ТРАНСПОРТИРОВКА И ХРАНЕНИЕ
Раздел I	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСТИНИЦ И ПРЕДПРИЯТИЙ ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ
Раздел J	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ИНФОРМАЦИИ И СВЯЗИ
Раздел K	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ФИНАНСОВАЯ И СТРАХОВАЯ
Раздел L	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПО ОПЕРАЦИЯМ С НЕДВИЖИМЫМ ИМУЩЕСТВОМ
Раздел M	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ, НАУЧНАЯ И ТЕХНИЧЕСКАЯ
Раздел N	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНАЯ И СОПУТСТВУЮЩИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛУГИ

Наименование структурной единицы ОКВЭД 2	Наименование вида экономической деятельности
Раздел О	ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ; СОЦИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
Раздел Р	ОБРАЗОВАНИЕ
Раздел Q	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И СОЦИАЛЬНЫХ УСЛУГ
Раздел R	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ КУЛЬТУРЫ, СПОРТА, ОРГАНИЗАЦИИ ДОСУГА И РАЗВЛЕЧЕНИЙ
Раздел S	ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ПРОЧИХ ВИДОВ УСЛУГ
Раздел T	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОМАШНИХ ХОЗЯЙСТВ КАК РАБОТОДАТЕЛЕЙ; НЕДИФФЕРЕНЦИРОВАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЧАСТНЫХ ДОМАШНИХ ХОЗЯЙСТВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТОВАРОВ И ОКАЗАНИЮ УСЛУГ ДЛЯ СОБСТВЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ

2. Виды продукции в рамках ОКПД 2

Наименование структурной единицы ОКПД 2	Наименование видов продукции
Раздел А	ПРОДУКЦИЯ СЕЛЬСКОГО, ЛЕСНОГО И РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА
Класс 01	Продукция и услуги сельского хозяйства и охоты
Класс 02	Продукция лесоводства, лесозаготовок и связанные с этим услуги
Класс 03	Рыба и прочая продукция рыболовства и рыбоводства; услуги, связанные с рыболовством и рыбоводством
Раздел В	ПРОДУКЦИЯ ГОРНОДОБЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ
Класс 05	Уголь

Наименование структурной единицы ОКПД 2	Наименование видов продукции
Подкласс 06.1	Нефть
Подкласс 06.2	Газ природный в газообразном или сжиженном состоянии
Подкласс 07.1	Руды железные
Подкласс 07.2	Руды цветных металлов
Класс 08	Продукция горнодобывающих производств прочая
Класс 09	Услуги в области добычи полезных ископаемых
Раздел С	ПРОДУКЦИЯ ОБРАБАТЫВАЮЩИХ ПРОИЗВОДСТВ
Классы 10-12	Продукты пищевые; напитки; изделия табачные
Классы 13, 14	Текстиль и изделия текстильные; одежда
Класс 15	Кожа и изделия из кожи
Класс 16	Древесина и изделия из дерева и пробки, кроме мебели, изделий из соломки и материалов для плетения
Классы 17, 18	Бумага и изделия из бумаги; услуги печатные и услуги по копированию звуко- и видеозаписей, а также программных средств
Класс 19	Кокс и нефтепродукты
Классы 20, 21	Вещества химические и продукты химические; средства лекарственные и материалы, применяемые в медицинских целях
Класс 22	Изделия резиновые и пластмассовые
Класс 23	Продукты минеральные неметаллические прочие
Классы 24, 25	Металлы основные; изделия металлические готовые, кроме машин и оборудования
Классы 26, 27	Оборудование компьютерное, электронное и оптическое; оборудование электрическое
Класс 28	Машины и оборудование, не включенные в другие группировки

Наименование структурной единицы ОКПД 2	Наименование видов продукции
Классы 29, 30	Средства автотранспортные, прицепы и полуприцепы, средства транспортные и оборудование, прочее
Классы 31, 32	Мебель; изделия готовые прочие
Класс 33	Услуги по ремонту и монтажу машин и оборудования
Раздел D	ЭЛЕКТРОЭНЕРГИЯ, ГАЗ, ПАР И КОНДИЦИОНИРОВАНИЕ ВОЗДУХА
Раздел E	ВОДОСНАБЖЕНИЕ; ВОДООТВЕДЕНИЕ, УСЛУГИ ПО УДАЛЕНИЮ И РЕКУЛЬТИВАЦИИ ОТХОДОВ
Раздел F	СООРУЖЕНИЯ И СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
Раздел G	УСЛУГИ ПО ОПТОВОЙ И РОЗНИЧНОЙ ТОРГОВЛЕ; УСЛУГИ ПО РЕМОНТУ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И МОТОЦИКЛОВ
Раздел H	УСЛУГИ ТРАНСПОРТА И СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА
Раздел I	УСЛУГИ ГОСТИНИЧНОГО ХОЗЯЙСТВА И ОБЩЕСТВЕННОГО ПИТАНИЯ
Раздел J	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ИНФОРМАЦИИ И СВЯЗИ
Раздел K	УСЛУГИ ФИНАНСОВЫЕ И СТРАХОВЫЕ
Раздел L	УСЛУГИ, СВЯЗАННЫЕ С НЕДВИЖИМЫМ ИМУЩЕСТВОМ
Раздел M	УСЛУГИ, СВЯЗАННЫЕ С НАУЧНОЙ, ИНЖЕНЕРНО- ТЕХНИЧЕСКОЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
Раздел N	УСЛУГИ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ
Раздел O	УСЛУГИ В СФЕРЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ; УСЛУГИ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СОЦИАЛЬНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ
Раздел P	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ОБРАЗОВАНИЯ

Наименование структурной единицы ОКПД 2	Наименование видов продукции
Раздел Q	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И СОЦИАЛЬНЫЕ УСЛУГИ
Раздел R	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ИСКУССТВА, РАЗВЛЕЧЕНИЙ, ОТДЫХА И СПОРТА
Раздел S	ПРОЧИЕ УСЛУГИ
Раздел T	ТОВАРЫ И УСЛУГИ РАЗЛИЧНЫЕ, ПРОИЗВОДИМЫЕ ДОМАШНИМИ ХОЗЯЙСТВАМИ ДЛЯ СОБСТВЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ УСЛУГИ РАБОТОДАТЕЛЯ ДЛЯ ДОМАШНЕГО ПЕРСОНАЛА

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

П Р А В И Л А

определения средней стоимости грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, применяемой при проведении оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

1. Средняя стоимость грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, определяется инициатором проекта строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемого к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот, стоимостью свыше 3 млрд. рублей (далее - инфраструктурный проект) в ценах базового года.

2. Средняя стоимость грузов, перевозимых воздушным, автомобильным, морским, внутренним водным и железнодорожным видами транспорта, определяется на одно транспортное средство соответствующего вида транспорта ($СС_{Т_r}$) по формуле:

$$СС_{Т_r} = СМ_{тс_q} \times СС_{Г_q},$$

где:

$СМтс_q$ - средняя масса груза, перевозимого одним транспортным средством q-го вида транспорта, тонн;

$ССг_q$ - средняя стоимость одной тонны груза, перевозимого транспортными средствами q-го вида транспорта, в ценах базового года, рублей за тонну;

q - воздушный, автомобильный, морской, внутренний водный и железнодорожный виды транспорта.

3. Средняя масса груза, перевозимого одним транспортным средством q-го вида транспорта ($СМтс_q$), определяется инициатором инфраструктурного проекта по формуле:

$$СМтс_q = \sum_{q=1}^Q \frac{ИД_{ГРУЗq}^t \times Мтс_q}{ИД_{ГРУЗ}^t},$$

где:

$ИД_{ГРУЗq}^t$ - интенсивность движения q-го вида грузового транспорта в году t по всем маршрутам инфраструктурного проекта, транспортных средств в год (определяется инициатором инфраструктурного проекта);

$ИД_{ГРУЗ}^t$ - интенсивность движения всех видов грузового транспорта в году t по всем маршрутам инфраструктурного проекта, транспортных средств в год (определяется инициатором инфраструктурного проекта);

$Мтс_q$ - масса груза, перевозимого одним транспортным средством q-го вида транспорта в году t, тонн (определяется инициатором инфраструктурного проекта);

Q - количество видов транспорта.

4. В случае отсутствия у инициатора инфраструктурного проекта сведений о массе груза, перевозимого одним транспортным средством q-го вида транспорта ($Мтс_q$), в отношении автомобильного транспорта ее значение принимается равным 5,75 тонны.

5. В случае отсутствия у инициатора инфраструктурного проекта сведений о средней стоимости одной тонны груза, перевозимого транспортными средствами q-го вида транспорта, в ценах базового года ($ССг_q$), средняя стоимость одной тонны груза, перевозимого транспортными средствами q-го вида транспорта, определяется согласно приложению к настоящим Правилам.

ПРИЛОЖЕНИЕ
к Правилам определения средней стоимости
грузов, перевозимых воздушным,
автомобильным, морским, внутренним водным
и железнодорожным видами транспорта,
применяемой при проведении оценки
социально-экономических эффектов
от проектов строительства (реконструкции)
и эксплуатации объектов транспортной
инфраструктуры, планируемых к реализации
с привлечением средств федерального бюджета,
а также с предоставлением государственных
гарантий Российской Федерации
и налоговых льгот

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ
одной тонны груза, перевозимого транспортными средствами
по видам транспорта (в ценах 2022 года)

Вид транспорта	Средняя стоимость одной тонны груза, тыс. рублей
1. Автомобильный	23,8
2. Железнодорожный	20,6
3. Внутренний водный	8,1
4. Морской	22,1
5. Воздушный	9,8

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6

к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

З Н А Ч Е Н И Я

коэффициентов удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) до реализации инфраструктурного проекта и после реализации инфраструктурного проекта

Время в пути, часов	Коэффициенты удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) до реализации инфраструктурного проекта ($K_{удалдо}$) и после реализации инфраструктурного проекта ($K_{удалпосле}$)
0	1
0,05	1
0,1	1
0,15	1
0,2	1
0,25	1
0,3	0,969
0,35	0,939
0,4	0,908
0,45	0,878

Время в пути, часов	Коэффициенты удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) до реализации инфраструктурного проекта ($K_{\text{удалдо}}$) и после реализации инфраструктурного проекта ($K_{\text{удалпосле}}$)
0,5	0,847
0,55	0,819
0,6	0,79
0,65	0,761
0,7	0,733
0,75	0,704
0,8	0,66
0,85	0,615
0,9	0,571
0,95	0,526
1	0,482
1,05	0,457
1,1	0,433
1,15	0,408
1,2	0,383
1,25	0,358
1,3	0,338
1,35	0,317
1,4	0,296
1,45	0,275
1,5	0,254
1,55	0,236
1,6	0,217
1,65	0,198
1,7	0,179

Время в пути, часов	Коэффициенты удаленности при времени в пути на самом быстром виде транспорта (за исключением воздушного) до реализации инфраструктурного проекта ($K_{удалдо}$) и после реализации инфраструктурного проекта ($K_{удалпосле}$)
1,75	0,16
1,8	0,144
1,85	0,127
1,9	0,11
1,95	0,093
2	0,076
2,05	0,072
2,1	0,067
2,15	0,062
2,2	0,057
2,25	0,052
2,3	0,048
2,35	0,043
2,4	0,038
2,45	0,033
2,5	0,029
> 2,5	0".