

# ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ  
от 26 ноября 2019 г. N 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 целях координации деятельности федеральных органов исполнительной власти по вопросам 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, Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить прилагаемую 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.

2. Министерству экономического развития Российской Федерации:

по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации в 3-месячный срок со дня вступления в силу настоящего постановления утвердить порядок проведения 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;

по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации

в 3-месячный срок со дня вступления в силу настоящего постановления утвердить порядок 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;

по согласованию с Министерством финансов Российской Федерации и Министерством транспорта Российской Федерации в 3-месячный срок со дня вступления в силу настоящего постановления утвердить порядок расчета и подтверждения достоверности показателей, представляемых инициатором проекта 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, для целей оценки социально-экономических эффектов от реализации такого проекта;

не позднее 12 месяцев со дня вступления в силу настоящего постановления обеспечить проведение оценки социально-экономических эффектов в отношении проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, включенных в подраздел 4 раздела I комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. N 2101-р, в соответствии с методикой, утвержденной настоящим постановлением, и представить в Правительство Российской Федерации согласованный с Министерством транспорта Российской Федерации и автономной некоммерческой организацией "Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации" доклад о результатах проведенной оценки и предложения (при необходимости) по уточнению положений указанной методики.

Председатель Правительства

Российской Федерации  
Д.МЕДВЕДЕВ

Утверждена  
постановлением Правительства  
Российской Федерации  
от 26 ноября 2019 г. N 1512

## 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. Настоящая методика устанавливает порядок 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 (далее соответственно - инфраструктурный проект, государственная поддержка).
2. Оценка социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта осуществляется Министерством экономического развития Российской Федерации на основе оценки налоговых поступлений, налоговых льгот, расходов федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации в связи с реализацией инфраструктурного проекта, эффектов от валовой добавленной стоимости непосредственных участников инфраструктурного проекта, включая перевозчиков пассажиров и грузов, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры, товаров (работ, услуг), используемых при реализации инфраструктурного проекта, а также на основе монетизации агломерационного эффекта, эффекта экономии времени в пути пассажиров и грузов, эффекта повышения безопасности их

перевозок и эффекта от ликвидации инфраструктурных ограничений по выпуску дополнительных товаров (работ, услуг) (далее - ликвидация инфраструктурных ограничений).

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

прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации, рассчитываемый на основе прироста валовой добавленной стоимости, поступлений налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг), а также в связи с экономией времени в пути пассажиров и грузов, повышением безопасности перевозок пассажиров и грузов, агломерационным эффектом и эффектом от ликвидации инфраструктурных ограничений в результате реализации инфраструктурного проекта;

бюджетный эффект, рассчитываемый как сальдо прироста налоговых и иных обязательных платежей в бюджетную систему Российской Федерации в связи с реализацией инфраструктурного проекта и размера государственной поддержки.

4. 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, связанных совместным использованием инфраструктурных объектов и объединенных интенсивными экономическими, в том числе трудовыми, и социальными связями;

"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, орган исполнительной власти 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) два указанных лица и более, планирующие реализацию инфраструктурного проекта с государственной поддержкой;

"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) два указанных лица и более), которые являются основными пользователями объектов транспортной инфраструктуры, включая перевозчиков пассажиров и грузов, операторов и владельцев транспортной инфраструктуры;

"объекты транспортной инфраструктуры" - объекты инфраструктуры, определенные нормативными правовыми актами, регуливающими отношения, связанные с использованием соответствующих объектов транспортной инфраструктуры, в том числе Воздушным кодексом Российской Федерации, Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, Федеральным законом "Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", Федеральным законом "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации";

"период реализации инфраструктурного проекта" - период действия инвестиционной и эксплуатационной стадий инфраструктурного проекта;

"персонал, осуществляющий эксплуатацию транспортных средств" - лица, непосредственно занятые перевозкой пассажиров и перемещением грузов, в том числе водители, машинисты, пилоты, бортпроводники;

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

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

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

"срок полезного использования объектов транспортной инфраструктуры" - срок использования объектов транспортной инфраструктуры, определяемый в том числе с учетом Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 г. N 1 "О Классификации основных средств, включаемых в амортизационные группы";

"эксплуатационная стадия инфраструктурного проекта" - период от даты ввода объектов транспортной инфраструктуры (их отдельных частей) в эксплуатацию в рамках инфраструктурного проекта до даты окончания срока их полезного использования.

5. При оценке социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта с государственной поддержкой используются переменные и источники информации по перечню согласно приложению N 1.

В целях расчета социально-экономических эффектов от реализации инфраструктурного проекта с государственной поддержкой инициатором такого проекта представляются в Министерство экономического развития Российской Федерации документы по перечню согласно приложению N 2 в соответствии с порядком проведения 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, утверждаемым Министерством экономического развития Российской Федерации.

## II. Расчет прироста валовой добавленной стоимости в результате реализации инфраструктурного проекта

6. Прирост валовой добавленной стоимости в результате реализации инфраструктурного проекта рассчитывается в ценах базового года

(ВДСб), под которым понимается 2019 год, и определяется по формуле:

$$\text{ВДС}^6 = \text{ВДС}_1^6 + \text{ВДС}_2^6,$$

где:

$\text{ВДС}_1^6$  - прирост валовой добавленной стоимости на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$\text{ВДС}_2^6$  - прирост валовой добавленной стоимости на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах базового года.

7. Прирост валовой добавленной стоимости на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $\text{ВДС}_1^6$ ) определяется по формуле:

$$\text{ВДС}_1^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{ВДС}_1^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\text{ВДС}_1^t$  - прирост валовой добавленной стоимости на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

8. Ставка дисконтирования (rb) принимается равной величине средней доходности долгосрочных облигаций федерального займа со сроком

погашения 10 лет и определяется по формуле:

$$rb = \frac{\sum_{j=1}^{g_k} Y_{k,j}(10)}{g_k},$$

где:

$g_k$  - количество торговых дней в году, предшествующем базовому, в течение которых осуществлялись торги с использованием системы электронных торгов публичного акционерного общества "Московская биржа ММВБ-РТС" (далее соответственно - торговый день, Московская биржа) и за которые на официальном сайте Московской биржи в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" было опубликовано значение  $Y_{k,j}(10)$ ;

$j$  - индекс дня, принимающий значения от 1 до  $g_k$ ;

$Y_{k,j}(10)$  - опубликованное на официальном сайте Московской биржи 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 за торговый день с индексом  $j$  в году, предшествующем базовому.

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

$$ВДС_1^t = \sum ВДС_{\text{РИБ}}^t + \sum ВДС_{\text{ТТБИ}}^t + \sum ВДС_{\text{СМИ}}^t,$$

где:

$ВДС_{\text{РИБ}}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$ВДС_{\text{ТТБИ}}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой отраслями торговли и транспорта, обеспечивающими поставку  $i$ -го



вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$ВДС_{СМи}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ .

10. Прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск  $i$ -го вида российской продукции, используемой на

инвестиционной стадии в году  $t$  ( $ВДС_{РиИ}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{РиИ}^t = РИП_i^t \times Д_{П_i} \times К_{Ипми}$$

где:

$РИП_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$Д_{П_i}$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$К_{Ипми}$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида. Значение  $К_{Ипми}$  в зависимости от уровня использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида может принимать следующие значения:

$К_{Ипми} = 1$ , в случае если уровень использования производственных мощностей составляет не более 70 процентов;

$К_{Ипми} = 0,75$ , в случае если уровень использования производственных мощностей составляет свыше 70 процентов, но не более 80 процентов;

$К_{Ипми} = 0,5$ , в случае если уровень использования производственных мощностей составляет свыше 80 процентов, но не более 90 процентов;

$К_{Ипми} = 0,25$ , в случае если уровень использования производственных мощностей составляет свыше 90 процентов, но не более 95 процентов;

$К_{Ипми} = 0$ , в случае если уровень использования производственных

мощностей составляет свыше 95 процентов.

11. Расчет стоимости  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $РИП_i^t$ ), дифференцируется в зависимости от наличия у инициатора инфраструктурного проекта информации о величине расходов на приобретение продукции, используемой на инвестиционной стадии, российского производства.

В случае если у инициатора инфраструктурного проекта имеется информация о величине расходов на приобретение продукции, используемой на инвестиционной стадии, российского производства, стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $РИП_i^t$ ), принимается равной указанной величине расходов.

В случае если информация о величине расходов на приобретение продукции, используемой на инвестиционной стадии, российского производства у инициатора инфраструктурного проекта отсутствует, стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $РИП_i^t$ ), определяется по формуле:

$$РИП_i^t = ИП_i^t \times (1 - d_{импi}),$$

где:

$ИП_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$d_{импi}$  - доля импортной продукции в использовании товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в экономике.

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

$$ВДС_{ТТНи}^t = ТТНи_i^t \times Д_{ТТН} \times К_{Импи},$$

где:

$ТТН_{i,t}$  - величина стоимости товаров (работ, услуг) организаций торговли и транспорта (далее - торгово-транспортные наценки), включаемая в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$dТТН_{i,t}$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей транспорта и торговли;

$КИ_{i,t}$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

13. Величина торгово-транспортных наценок, включаемых в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $ТТН_{i,t}$ ), определяется по формуле:

$$ТТН_{i,t} = ИП_{i,t} \times d_{ТТН_{i,t}},$$

где:

$ИП_{i,t}$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$d_{ТТН_{i,t}}$  - доля торгово-транспортных наценок в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

14. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $ВДС_{СМ_{i,t}}$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{СМ_{i,t}} = РИП_{i,t} \times (1 - Д_{П_{i,t}}) \times (1 - d_{П_{i,t}}) \times K_{И_{i,t}},$$

где:

$РИП_{i,t}$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на

инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$ДП_i$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$дп.имп_i$  - коэффициент полной импортзатратности товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$КИпм_i$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

15. Прирост валовой добавленной стоимости на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $ВДС_2^6$ ) определяется по формуле:

$$ВДС_2^6 = \sum_{t=a}^T \frac{ВДС_2^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

$T$  - последний год реализации инфраструктурного проекта;

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

$a$  - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$ВДС_2^t$  - прирост валовой добавленной стоимости на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$rb$  - ставка дисконтирования;

$n$  - базовый год;

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

16. Прирост валовой добавленной стоимости на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $ВДС_2^t$ ) определяется по формуле:

$$ВДС_2^t = \sum ВДС_{РП_i}^t + \sum ВДС_{ТПИ_i}^t + \sum ВДС_{СМЭ_i}^t + \sum ВДС_{прям k}^t,$$

где:

$ВДС_{РП_i}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

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

$ВДС_{СМЭ_i}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$ВДС_{прям k}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой непосредственным  $k$ -м участником инфраструктурного проекта на эксплуатационной стадии в году  $t$ .

17. Прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$  ( $ВДС_{РП_i}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{РП_i}^t = РП_i^t \times ДП_i \times КИПМ_i,$$

где:

$РП_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$ДП_i$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$КИПМ_i$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

18. Стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$  ( $РП_i^t$ ), определяется по формуле:

$$РП_i^t = П_i^t \times (1 - d_{импi}),$$

где:

$П_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$d_{импi}$  - доля импортной продукции в использовании товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в экономике.

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

$$ВДС_{ТПТi}^t = ТТНЭ_i^t \times Д_{ТПТi} \times К_{ИПМi},$$

где:

$ТТНЭ_i^t$  - величина торгово-транспортных наценок, включаемых в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$Д_{ТПТi}$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей транспорта и торговли;

$К_{ИПМi}$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

20. Величина торгово-транспортных наценок, включаемых в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$  ( $ТТНЭ_i^t$ ), определяется по формуле:

$$ТТНЭ_i^t = \Pi_i^t \times d_{ТТНЭ_i},$$

где:

$\Pi_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$d_{ТТНЭ_i}$  - доля торгово-транспортных наценок в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

21. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики на эксплуатационной стадии

инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $ВДС_{СМЭi}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{СМЭi}^t = Р\Pi_i^t \times (1 - Д_{Пi}) \times (1 - d_{п.импi}) \times K_{Импi},$$

где:

$Р\Pi_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$Д_{Пi}$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$d_{п.импi}$  - коэффициент полной импортостоемости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$K_{Импi}$  - коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

22. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой непосредственным  $k$ -м участником инфраструктурного проекта на

эксплуатационной стадии в году  $t$  ( $ВДС_{прямk}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{прямk}^t = \sum B_i^t \times (1 - d_{п.импi}),$$

где:

$V_i^t$  - суммарный прирост выручки непосредственного участника инфраструктурного проекта от реализации товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$ . Для целей расчета этого показателя соответствующая выручка рассчитывается относительно сценария "без реализации" инфраструктурного проекта;

$дп.импi$  - коэффициент полной импортности товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

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

23. Налоговые и иные обязательные платежи в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года (НПб) определяются по формуле:

$$НП^6 = НП_{ИП}^6 + НП_{СМ}^6,$$

где:

$НП_{ИП}^6$  - налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые непосредственными участниками инфраструктурного проекта при реализации такого проекта, в ценах базового года;

$НП_{СМ}^6$  - налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые контрагентами непосредственных участников инфраструктурного проекта, а также возникающие в смежных отраслях экономики при реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года.

24. Налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые непосредственными участниками инфраструктурного проекта при реализации такого проекта, в ценах базового года ( $НП_{ИП}^6$ ) определяются по формуле:



$$\text{НП}_{\text{ИП}}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\sum \text{НП}_{\text{ИП}k}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта, t € [a; T];

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\text{НП}_{\text{ИП}k}^t$  - налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые непосредственным k-м участником инфраструктурного проекта при реализации инфраструктурного проекта в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах, в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

25. Налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые контрагентами непосредственных участников инфраструктурного проекта, а также возникающие в смежных отраслях экономики при реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года ( $\text{НП}_{\text{СМ}}^6$ ) определяются по формуле:

$$\text{НП}_{\text{СМ}}^6 = \text{НП}_1^6 + \text{НП}_2^6,$$

где:

$\text{НП}_1^6$  - налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта, в ценах базового года;

$\text{НП}_2^6$  - налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в

смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта, в ценах базового года.

26. Налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта, в ценах базового года ( $\text{НП}_1^6$ ) определяются по формуле:

$$\text{НП}_1^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{НП}_1^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\text{НП}_1^t$  - налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

27. Налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t ( $\text{НП}_1^t$ ), определяются по формуле:

$$\text{НП}_1^t = \text{Нпр}_n^t + \text{НДФЛ}_n^t + \text{СВ}_n^t + \text{ЧНПИ}_n^t + \text{Нсм}_n^t,$$

где:

$\text{Нпр}_n^t$  - поступления по налогу на прибыль организаций в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного

проекта в году  $t$ ;

$\text{НДФЛ}_n^t$  - поступления по налогу на доходы физических лиц в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$\text{СВ}_n^t$  - поступления страховых взносов в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$\text{ЧНПИ}_n^t$  - поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$\text{Нсм}_n^t$  - налоговые и иные обязательные платежи в результате прироста валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими выпуск российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ .

28. Поступления по налогу на прибыль организаций в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{Нпр}_n^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{Нпр}_n^t = \sum (\text{РИП}_i^t \times \mu_i \times r_{\text{пр}}^t) + \sum (\text{ТТНи}_i^t \times \mu_{\text{тп}} \times r_{\text{пр}}^t),$$

где:

$\text{РИП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$\mu_i$  - доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$r_{\text{пр}}^t$  - ставка налога на прибыль организаций в году  $t$ ;

$\text{ТТНи}_i^t$  - величина торгово-транспортных наценок, включаемых в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной

стадии в году  $t$ ;

$\mu_{\text{т}}$  - доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) отраслей торговли и транспорта.

29. Поступления по налогу на доходы физических лиц в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{НДФЛ}_n^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{НДФЛ}_n^t = \sum (\text{РИП}_i^t \times \beta_{\text{фотп}} \times \gamma_{\text{НДФЛ}}^t),$$

где:

$\text{РИП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$\beta_{\text{фотп}}$  - доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$\gamma_{\text{НДФЛ}}^t$  - ставка налога на доходы физических лиц в году  $t$ .

30. Поступления страховых взносов в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{СВ}_n^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{СВ}_n^t = \sum (\text{РИП}_i^t \times \beta_{\text{фотп}} \times \gamma_{\text{СТР}}^t),$$

где:

$\text{РИП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$\beta_{\text{фотп}}$  - доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$\gamma_{\text{СТР}}^t$  - эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на

обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году  $t$ .

31. Поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{ЧНПИ}_n^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{ЧНПИ}_n^t = \sum (\text{ИП}_i^t \times d_{\text{ЧНП}}),$$

где:

$\text{ИП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$d_{\text{ЧНП}}$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) (без учета соответствующих субсидий) в стоимости выпуска отрасли, обеспечивающей производство товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

32. Налоговые и иные обязательные платежи в результате прироста валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими выпуск российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$  ( $\text{НсМ}_n^t$ ), определяются по формуле:

$$\text{НсМ}_n^t = \text{ВДС}_{\text{СМВ}}^t \times \frac{d_{\text{ИП}}}{1 - d_{\text{ИП}}},$$

где:

$\text{ВДС}_{\text{СМВ}}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики, обеспечивающими производство  $i$ -го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году  $t$ ;

$d_{\text{ИП}}$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) промежуточного назначения в валовом

внутреннем продукте Российской Федерации.

33. Доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) промежуточного назначения в валовом внутреннем продукте Российской Федерации в году  $t$  ( $d\Pi\Pi$ ) определяется по формуле:

$$d\Pi\Pi = d\PiН \times dЧН\PiИ,$$

где:

$d\PiН$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) промежуточного назначения в налоговых платежах в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в экономике (без учета соответствующих субсидий);

$dЧН\PiИ$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) (без учета соответствующих субсидий) в валовом внутреннем продукте Российской Федерации.

34. Налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта, в ценах базового года ( $\Pi\Pi_2^6$ ) определяются по формуле:

$$\Pi\Pi_2^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\Pi\Pi_2^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

$T$  - последний год реализации инфраструктурного проекта;

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

$a$  - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\Pi\Pi_2^t$  - налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$rb$  - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

35. Налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t ( $НП_2^t$ ), определяются по формуле:

$$НП_2^t = Нпр_3^t + НДСФЛ_3^t + СВ_3^t + ЧНПИ_3^t + Нсм_3^t + Н_{ЭВ}^t + Н_{ИБ}^t + Н_A^t,$$

где:

$Нпр_3^t$  - поступления по налогу на прибыль организаций в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$НДСФЛ_3^t$  - поступления по налогу на доходы физических лиц в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$СВ_3^t$  - поступления страховых взносов в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$ЧНПИ_3^t$  - налоговые платежи в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$Нсм_3^t$  - налоговые и иные обязательные платежи в результате прироста валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$Н_{ЭВ}^t$  - налоговые и иные обязательные платежи в результате экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t;

$H_{\text{пб}}^t$  - налоговые и иные обязательные платежи в результате повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$H_{\text{а}}^t$  - налоговые и иные обязательные платежи в результате агломерационного эффекта при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ .

36. Поступления по налогу на прибыль организаций в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $H_{\text{пр}}^t$ ) определяются по формуле:

$$H_{\text{пр}}^t = \sum (РП_i^t + \text{ПрВн}_i^t) \times \mu_i \times r_{\text{пр}}^t + \sum (\text{ТГНЭ}_i^t \times \mu_{\text{т}} \times r_{\text{пр}}^t),$$

где:

$РП_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$\text{ПрВн}_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$\mu_i$  - доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$r_{\text{пр}}^t$  - ставка налога на прибыль организаций в году  $t$ ;

$\text{ТГНЭ}_i^t$  - величина торгово-транспортных наценок, включаемых в стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$\mu_{\text{т}}$  - доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) отраслей торговли и транспорта.



37. Поступления по налогу на доходы физических лиц в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{НДФЛ}_s^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{НДФЛ}_s^t = \sum((\text{РП}_i^t + \text{ПрВн}_i^t) \times \beta_{\text{ФОТ}} \times \tau_{\text{НДФЛ}}^t),$$

где:

$\text{РП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$\text{ПрВн}_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$\beta_{\text{ФОТ}}$  - доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$\tau_{\text{НДФЛ}}^t$  - ставка налога на доходы физических лиц в году  $t$ .

38. Поступления страховых взносов в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{СВ}_s^t$ ) определяются по формуле:

$$\text{СВ}_s^t = \sum((\text{РП}_i^t + \text{ПрВн}_i^t) \times \beta_{\text{ФОТ}} \times \tau_{\text{СТР}}^t),$$

где:

$\text{РП}_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида российской продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$\text{ПрВн}_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$V_{\text{Фоп}}$  - доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$I_{\text{СТР}}^t$  - эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году  $t$ .

39. Налоговые платежи в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{ЧНПИ}_i^t$ ) (без учета эффектов от повышения безопасности и агломерационного эффекта) определяются по формуле:

$$\text{ЧНПИ}_i^t = \sum (\Pi_i^t + \text{ПрВн}_i^t) \times d_{\text{ЧНП}},$$

где:

$\Pi_i^t$  - стоимость  $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году  $t$ ;

$\text{ПрВн}_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$d_{\text{ЧНП}}$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) (без учета соответствующих субсидий) в стоимости выпуска отрасли, обеспечивающей производство товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

40. Налоговые и иные обязательные платежи в результате прироста валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $\text{Нсм}_i^t$ ), определяются по формуле:

$$H_{см}^t = ВДС_{см}^t \times \frac{d_{им}}{1 - d_{им}},$$

где:

$ВДС_{см}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежными отраслями экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$d_{им}$  - доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в промежуточном потреблении.

41. Налоговые и иные обязательные платежи в результате экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации

инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $H_{ЭВ}^t$ ) определяются по формуле:

$$H_{ЭВ}^t = МЭ_{ВРЭВ}^t \times (r_{ИДФЛ}^t + r_{СТР}^t) + МЭ_{ВРГР}^t \times r_{ИП}^t,$$

$МЭ_{ВРЭВ}^t$  - монетизированный эффект экономии времени в пути экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , рассчитываемый в соответствии с пунктом 46 настоящей методики;

$r_{ИДФЛ}^t$  - ставка налога на доходы физических лиц в году  $t$ ;

$r_{СТР}^t$  - эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году  $t$ ;

$МЭ_{ВРГР}^t$  - монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году  $t$  при реализации инфраструктурного проекта, рассчитываемый в соответствии с пунктом 49 настоящей методики;

$r_{ИП}^t$  - ставка налога на прибыль организаций в году  $t$ .

42. Налоговые и иные обязательные платежи в результате повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $H_{\text{ПБ}}^t$ ) определяются по формуле:

$$H_{\text{ПБ}}^t = MЭ_{\text{ПБнас}}^t \times (r_{\text{ИДФЛ}}^t + r_{\text{СТР}}^t) + MЭ_{\text{ПБгр}}^t \times d_{\text{НП}},$$

$MЭ_{\text{ПБнас}}^t$  - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , рассчитываемый в соответствии с пунктом 53 настоящей методики;

$r_{\text{ИДФЛ}}^t$  - ставка налога на доходы физических лиц в году  $t$ ;

$r_{\text{СТР}}^t$  - эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году  $t$ ;

$MЭ_{\text{ПБгр}}^t$  - монетизированный эффект повышения безопасности транспортировки грузов при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , рассчитываемый в соответствии с пунктом 66 настоящей методики;

$d_{\text{НП}}$  - доля налоговых и иных обязательных платежей в валовой добавленной стоимости (в целом по экономике Российской Федерации).

43. Налоговые и иные обязательные платежи в результате агломерационного эффекта при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $H_{\text{А}}^t$ ) определяются по формуле:

$$H_{\text{А}}^t = MЭ_{\text{А}}^t \times d_{\text{НП}},$$

$MЭ_{\text{А}}^t$  - монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , рассчитываемый в соответствии с пунктом 71 настоящей методики;

dНП - доля налоговых и иных обязательных платежей в валовой добавленной стоимости (в целом по экономике Российской Федерации).

#### IV. Расчет монетизированного эффекта экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта

44. Монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $MЭ_{BP}^6$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{BP}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{BP}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$MЭ_{BP}^t$  - монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

45. Монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t ( $MЭ_{BP}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{BP}^t = MЭ_{BP}^{t, \text{пасс}} + MЭ_{BP}^{t, \text{груз}}$$

где:

$MЭ_{ВР_{\text{эки}}}^t$  - монетизированный эффект экономии времени в пути экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$MЭ_{ВР_{\text{гр}}}^t$  - монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году  $t$  при реализации инфраструктурного проекта.

46. Монетизированный эффект экономии времени в пути экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $MЭ_{ВР_{\text{эки}}}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{ВР_{\text{эки}}}^t = (ВВ_{\text{ПАС}}^t + ВВ_{\text{ПЕР}}^t) \times ЗП_{\text{СР}}^n \times \Pi_{i=n+1}^t (1 + И_{\text{ИЩЦ}}^t) \times 12 / (247 \times 8),$$

где:

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

$ВВ_{\text{ПЕР}}^t$  - высвобождение времени персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов;

$ЗП_{\text{СР}}^n$  - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году;

$\Pi_{i=n+1}^t$  - функция произведения величин ( $1 + И_{\text{ИЩЦ}}^t$ );

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

$И_{\text{ИЩЦ}}^t$  - прогнозный индекс потребительских цен в году  $t$ , в процентах;

12 - количество месяцев в календарном году;

247 - среднее количество рабочих дней в календарном году;

8 - продолжительность рабочего дня, часов.

47. Высвобождение времени пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов ( $ВВ_{ПАС}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВВ_{ПАС}^t = КП_{ПАС}^t \times ЭВ_{ТС}^t \times T_{ЭВвмс},$$

где:

$КП_{ПАС}^t$  - прогнозное количество пассажиров различных видов транспорта при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , человек;

$ЭВ_{ТС}^t$  - экономия времени в пути транспортных средств при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов;

$T_{ЭВвмс}$  - коэффициент использования пассажирами экономии времени для осуществления экономической деятельности, равный 0,45.

48. Высвобождение времени персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств в рамках  $k$ -го вида экономической деятельности при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов ( $ВВ_{ПЕРК}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВВ_{ПЕРК}^t = КП_{ПЕР}^t \times ЭВ_{ТС}^t \times T_{ЭВпер},$$

$КП_{ПЕР}^t$  - прогнозное количество персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , человек;

$ЭВ_{ТС}^t$  - экономия времени в пути транспортных средств при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов;

$T_{\text{ЭВпер}}$  - коэффициент использования экономии времени персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, для осуществления экономической деятельности, равный 1.

49. Монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году  $t$  при реализации инфраструктурного проекта ( $MЭ_{\text{ВРП}}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{\text{ВРП}}^t = ЭВ_{\text{ГРУЗ}}^t \times ИД_{\text{ГРУЗ}}^t \times C_{\text{Ток}} \times CС_{\text{Г}}^n \times \prod_{i=n+1}^t (1 + И_{\text{инф}}^i),$$

где:

$ЭВ_{\text{ГРУЗ}}^t$  - высвобождение времени нахождения груза в пути при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ , часов;

$ИД_{\text{ГРУЗ}}^t$  - прогнозная интенсивность движения грузового транспорта в году  $t$  реализации инфраструктурного проекта, транспортных средств/год;

$C_{\text{Ток}}$  - средняя стоимость привлечения 1 рубля оборотного капитала в час;

$CС_{\text{Г}}^n$  - средняя стоимость перевозимого груза в ценах базового года, определяемая в соответствии с порядком 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, утверждаемым Министерством экономического развития Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации;

$\prod_{i=n+1}^t$  - функция произведения величин  $(1 + И_{\text{инф}}^i)$ ;



$I'_{инф}$  - прогнозный индекс потребительских цен в году  $t$ , в процентах.

50. Средняя стоимость привлечения 1 рубля оборотного капитала в час ( $CT_{ок}$ ) определяется по формуле:

$$CT_{ок} = \frac{Kp_{ср}}{Дн^t \times 24},$$

где:

$Kp_{ср}$  - средневзвешенная процентная ставка по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях (в целом по Российской Федерации) на срок от 91 до 180 дней, в годовом исчислении;

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

24 - количество часов в сутках.

#### V. Расчет монетизированного эффекта повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов

51. Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов рассчитывается в случае, если транспортировка пассажиров и грузов до и (или) при реализации инфраструктурного проекта осуществляется с использованием автомобильных дорог.

Указанный эффект в ценах базового года ( $MЭ_{инф}^6$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{инф}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{инф}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

$T$  - последний год реализации инфраструктурного проекта;

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$MЭ'_{ИБ}$  - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

52. Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t ( $MЭ'_{ИБ}$ ) определяется по формуле:

$$MЭ'_{ИБ} = MЭ'_{ИББас} + MЭ'_{ИБГр},$$

где:

$MЭ'_{ИББас}$  - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t;

$MЭ'_{ИБГр}$  - монетизированный эффект повышения безопасности транспортировки грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t.

53. Монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t ( $MЭ'_{ИББас}$ ) определяется по формуле:

$MЭ'_{ИББас}$  определяется по формуле:

$$MЭ'_{ИББас} = \sum_{k=1}^K \left( \Pi'_{ПАС(6)k} - \Pi'_{ПАС(n)k} \right),$$

где:

K - количество участков пути следования с однородными дорожными

условиями;

k - участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$\Pi'_{\text{ПАС(об)к}}$  - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k-м участке пути следования с однородными дорожными условиями до начала реализации инфраструктурного проекта. В случае если в рамках инфраструктурного проекта предполагается создание нового пути следования, выбирается альтернативный путь, наиболее часто используемый до реализации инфраструктурного проекта;

$\Pi'_{\text{ПАС(пр)к}}$  - величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k-м участке пути следования с однородными дорожными условиями при реализации инфраструктурного проекта.

Величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров рассчитывается только для автомобильного транспорта, для других видов транспорта величина потерь принимается равной 0.

54. Величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на k-м участке пути следования с однородными дорожными условиями в году t ( $\Pi'_{\text{ПАСк}}$ ) определяется по формуле:

$$\Pi'_{\text{ПАСк}} = D_{\text{н}}^t \times Z_{\text{к}} \times 10^{-6} \times Y'_{\text{ДПТ}} \times M_{\text{Т}} \times N'_{\text{к}} \times L_{\text{к}},$$

где:

$D_{\text{н}}^t$  - количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

$Z_{\text{к}}$  - количество дорожно-транспортных происшествий на k-м участке в расчете на 1 млн. автомобилей/километров;

$Y'_{\text{ДПТ}}$  - средний ущерб от одного дорожно-транспортного

происшествия в году  $t$ ;

$M_T$  - итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий;

$N_k^t$  - среднегодовая суточная интенсивность движения на  $k$ -м участке в году  $t$ , автомобилей/сутки;

$L_k$  - протяженность  $k$ -го участка с однородными дорожными условиями, километров.

55. В случае если инфраструктурный проект реализуется не в сфере автомобильного транспорта и направлен на смещение пассажиропотока с автомобильного на иные виды транспорта, то величина потерь в результате дорожно-транспортных происшествий с участием пассажиров на  $k$ -м участке с однородными дорожными условиями рассматриваемого маршрута в году  $t$  ( $\Pi_{\text{ПАСК}}^t$ ) определяется по формуле:

$$\Pi_{\text{ПАСК}}^t = N_k^t \times k_{\text{СН}}^t \times \text{Дн}^t \times 10^{-6} \times (Y_{\text{УГ}}^t \times Q_{\text{УГ}}^t + Y_{\text{УР}}^t \times Q_{\text{УР}}^t),$$

где:

$N_k^t$  - среднегодовая суточная интенсивность движения на  $k$ -м участке в году  $t$ , пассажиров/сутки;

$k_{\text{СН}}^t$  - коэффициент смещения пассажиропотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

$\text{Дн}^t$  - количество календарных дней в году  $t$  эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

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

$Q_{\text{УГ}}^t$  - количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году  $t$  человек (в

сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта);

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

$Q_{ур}^t$  - количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году  $t$  человек (в сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта).

56. Количество дорожно-транспортных происшествий на  $k$ -м участке в расчете на 1 млн. автомобилей/километров ( $Z_k$ ) определяется по формуле:

$$Z_k = 1,481 \times \lg KИТ - 0,35 \times \lg 2KИТ - 0,86,$$

где КИТ - итоговый коэффициент аварийности, рассчитываемый инициатором инфраструктурного проекта в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом "Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог" (ОДМ 218.4.023-2015), изданным в соответствии с частью 3 статьи 4 Федерального закона "О техническом регулировании".

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

$$Y_{дтп}^t = Y_{ур}^t \times \gamma_{ур} + Y_{ур}^t \times \gamma_{ур},$$

где:

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

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

$Y_{ур}^t$  - средний социально-экономический ущерб от ранения человека в

результате дорожно-транспортного происшествия в году  $t$ ;

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

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

$$Y_{ур}^t = \sum_{p=1}^P \frac{ЗП_{ср}^n \times \prod_{i=n+1}^{t+p-1} (1 + I_{инц}^{t+p-1}) \times 12}{(1 + rb)^p},$$

где:

$p$  - среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, для года  $t$  реализации инфраструктурного проекта;

$ЗП_{ср}^n$  - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году;

$\prod_{i=n+1}^{t+p-1} (1 + I_{инц}^{t+p-1})$  - функция произведения величин  $(1 + I_{инц}^{t+p-1})$ ;

$t$  - календарный год,  $t \in [n; T]$ ;

$n$  - базовый год;

$T$  - последний год периода реализации инфраструктурного проекта;

$I_{инц}^{t+p-1}$  - прогнозный индекс потребительских цен в году  $t+p-1$ , в процентах;

12 - количество месяцев в календарном году;

$rb$  - ставка дисконтирования.

59. Среднее расчетное количество лет трудового стажа, утерянного в результате гибели человека, для года  $t$  реализации инфраструктурного

проекта (P) определяется по формуле:

$$P = V_{\text{пенс}}^t - V_{\text{ср}}^t,$$

где:

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

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

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

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

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;

$\chi_{\text{муж}}^t$  - прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта;

$V_{\text{пенсЖ}}^t$  - 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;

$Ч_{жен}^t$  - прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году  $t$  реализации инфраструктурного проекта.

61. Средний возраст гражданина Российской Федерации в году  $t$  реализации инфраструктурного проекта ( $B_{ср}^t$ ) определяется по формуле:

$$B_{ср}^t = \frac{\sum_n^N (B_n^t \times Ч_n^t)}{\sum_n^N Ч_n^t},$$

где:

$N$  - количество возрастных групп, на которые распределяется население Российской Федерации;

$B_n^t$  - возраст населения в  $n$ -й возрастной группе в году  $t$  реализации инфраструктурного проекта,  $n \in [1; N]$ ;

$Ч_n^t$  - численность населения в  $n$ -й возрастной группе в году  $t$  реализации инфраструктурного проекта,  $n \in [1; N]$ .

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

$$Y_{ур}^t = 3\Pi_{ср}^n \times \Pi_{i=n+1}^t (1 + I_{ини}^t) \times T_{реаб},$$

где:

$3\Pi_{ср}^n$  - среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году;

$\Pi_{i=n+1}^t$  - функция произведения величин ( $1 + I_{ини}^t$ );

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта;



n - базовый год;

$I'_{инц}$  - прогнозный индекс потребительских цен в году t, в процентах;

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

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

$$\gamma_{yr} = \frac{Ч_{yr}}{Ч_{дтп}},$$

где:

Ч<sub>уг</sub> - количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год;

ЧДТП - количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в год.

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

$$\gamma_{yr} = \frac{Ч_{yr}}{Ч_{дтп}},$$

где:

Ч<sub>ур</sub> - количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год;

ЧДТП - количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется

инфраструктурный проект, в год.

65. Итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий (МТ), определяется по формуле:

$$M_T = \prod_{i=1}^N m_i,$$

где:

$\prod_{i=1}^N$  - функция произведения величин  $m_i$ ;

$m_i$  - коэффициенты тяжести дорожно-транспортного происшествия, определяемые инициатором инфраструктурного проекта в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом "Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах" (ОДМ 218.4.005-2010), изданным в соответствии с частью 3 статьи 4 Федерального закона "О техническом регулировании".

66. Монетизированный эффект повышения безопасности транспортировки грузов при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $MЭ^t_{\text{пбпр}}$ ) определяется по формуле:

$$MЭ^t_{\text{пбпр}} = \sum_{k=1}^K (\Pi_{\text{гтк}}^6 - \Pi_{\text{гтк}}^a),$$

где:

$K$  - количество участков пути следования с однородными дорожными условиями;

$k$  - участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$\Pi_{\text{гтк}}^6$  - величина потерь грузов в результате дорожно-транспортных происшествий на  $k$ -м участке с однородными дорожными условиями рассматриваемого пути следования до начала реализации инфраструктурного проекта. В случае если в рамках инфраструктурного проекта предполагается создание нового пути следования, выбирается альтернативный путь, наиболее часто используемый до реализации инфраструктурного проекта;

$\Pi_{\Gamma k}^n$  - величина потерь грузов в результате дорожно-транспортных происшествий на k-м участке с однородными дорожными условиями рассматриваемого маршрута при реализации инфраструктурного проекта.

Величина потерь грузов в результате дорожно-транспортных происшествий рассчитывается только для автомобильного транспорта, для других видов транспорта величина потерь грузов принимается равной 0.

67. Величина потерь грузов в результате дорожно-транспортных происшествий на k-м участке с однородными дорожными условиями рассматриваемого маршрута ( $\Pi_{\Gamma k}$ ) определяется по формуле:

$$\Pi_{\Gamma k} = \text{ДН}^t \times Z_k \times 10^{-6} \times M_{\Gamma} \times N_k^t \times L_k \times K_{\text{ДТПгр}} \times \text{ССт}_{\Gamma}^n,$$

где:

$\text{ДН}^t$  - количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

$Z_k$  - количество дорожно-транспортных происшествий на k-м участке в расчете на 1 млн. автомобилей/километров;

$M_{\Gamma}$  - итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий;

$N_k^t$  - среднегодовая суточная интенсивность движения на k-м участке в году t, автомобилей/сутки;

$L_k$  - протяженность k-го участка с однородными дорожными условиями, километров;

$K_{\text{ДТПгр}}$  - удельный вес дорожно-транспортных происшествий с участием грузового транспорта для субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$\text{ССт}_{\Gamma}^n$  - средняя стоимость перевозимого груза в ценах базового года, определяемая в соответствии с порядком 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, утверждаемым Министерством экономического развития Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации.

68. В случае если инфраструктурный проект реализуется не в сфере автомобильного транспорта и направлен на смещение грузопотока с автомобильного на иные виды транспорта, то величина потерь грузов в результате дорожно-транспортных происшествий на k-м участке с однородными дорожными условиями рассматриваемого маршрута (ПГРk) определяется по формуле:

$$П_{ГРk} = N_k^t \times k_{Cr}^t \times Д_{нт}^t \times 10^{-6} \times (Q_{ут}^t + Q_{ур}^t) \times K_{ДПТР} \times ССГ_r^n,$$

где:

$N_k^t$  - среднегодовая суточная интенсивность движения на k-м участке в году t, автомобилей в сутки;

$k_{Cr}^t$  - коэффициент смещения грузопотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t;

$Д_{нт}$  - количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта;

$Q_{ут}^t$  - количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году t человек (в сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта);

$Q_{ур}^t$  - количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году t человек (в

сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта);

КДТПгр - удельный вес дорожно-транспортных происшествий с участием грузового транспорта для субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$CC_{T_r}^n$  - средняя стоимость перевозимого груза в ценах базового года, определяемая в соответствии с порядком 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, утверждаемым Министерством экономического развития Российской Федерации по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации.

#### VI. Расчет монетизированного агломерационного эффекта реализации инфраструктурного проекта

69. Монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта рассчитывается для инфраструктурных проектов в сфере железнодорожного и автомобильного транспорта, локализованных полностью либо частично на территории агломерации. Указанный эффект обуславливается приростом населения агломерации в результате расширения ее границ, повышением доступности трудовых ресурсов, а также ростом экономической эффективности хозяйствующих субъектов в связи с расширением доступа к потребителям.

70. Монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $MЭ_{\Lambda}^6$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{\Lambda}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{\Lambda}^t}{(1+rb)^{(t-a+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$MЭ_{\Lambda}^t$  - монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

71. Монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в году t ( $MЭ_{\Lambda}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{\Lambda}^t = \sum_{i=1}^h \frac{\Delta P_i}{N} \times ВДС_{отр.i} \times \Pi_k^t (1 + I_{ВВП_{деф}}^t) \times K_{вдсi},$$

где:

h - количество отраслей экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$\Delta P_i$  - прирост населения агломерации в результате расширения ее границ в году t;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

N - численность населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

ВДСотр.i - величина валовой добавленной стоимости i-й отрасли экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$\Pi_k^t$  - функция произведения величин ( $1 + I_{\text{ВВП,дефа}}^t$ );

$I_{\text{ВВП,дефа}}^t$  - прогнозный индекс-дефлятор валового внутреннего продукта Российской Федерации в году  $t$ , в процентах;

$k$  - год, следующий за годом формирования данных о величине валовой добавленной стоимости  $i$ -й отрасли экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$K_{\text{вдс}i}$  - коэффициент изменения валовой добавленной стоимости  $i$ -й отрасли экономики при изменении численности агломерации.

72. Прирост населения агломерации в результате расширения ее границ в году  $t$  ( $\Delta P_t$ ) определяется по формуле:

$$\Delta P_t = P_{\text{гор}}^t + \rho \times \Delta S^t,$$

где:

$P_{\text{гор}}^t$  - население городов и поселков, включаемых в состав агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$ ;

$\rho$  - плотность сельского населения, получившего доступ к агломерации, рассчитываемая в соответствии с пунктом 75 настоящей методики;

$\Delta S^t$  - площадь территории, на которую увеличивается размер агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$ .

73. Площадь территории, на которую увеличивается размер агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$  ( $\Delta S^t$ ), определяется по формуле:

$$\Delta S^t = \frac{\pi \times \Delta r_t^2}{2},$$

где:

$\pi$  - величина, характеризующая отношение длины окружности к диаметру;

$\Delta r_t$  - длина пути, на которую расширяется граница агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$ .

74. Длина пути, на которую расширяется граница агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$  ( $\Delta r_t$ ), определяется по формуле:

$$\Delta r_t = \Delta T_t \times V,$$

где:

$\Delta T_t$  - экономия времени прохождения существующего маршрута в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году  $t$ , часов;

$V$  - средняя скорость движения по автомобильным дорогам, равная 40 километрам в час.

75. Плотность сельского населения, получившего доступ к агломерации ( $\rho$ ), определяется по формуле:

$$\rho = P_{\text{нас}} \times (1 - K_{\text{урб}}),$$

где:

$P_{\text{нас}}$  - плотность населения на 1 квадратный километр в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$K_{\text{урб}}$  - доля численности городского населения в общей численности



населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект.

### VII. Расчет монетизированного эффекта прироста выпуска товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений

76. Монетизированный эффект прироста выпуска товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в ценах базового года ( $MЭ_{\text{ИВ}}^6$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{\text{ИВ}}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{MЭ_{\text{ИВ}}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$MЭ_{\text{ИВ}}^t$  - монетизированный эффект прироста выпуска товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

77. Монетизированный эффект прироста выпуска товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году

t ( $MЭ_{\text{ИВ}}^t$ ) определяется по формуле:

$$MЭ_{\text{ИВ}}^t = \sum ВДС_{\text{Дни}}^t + \sum ВДС_{\text{СМни}}^t$$

где:

$ВДС_{длнi}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$ ;

$ВДС_{смi}^t$  - прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежной отраслью экономики, обеспечивающей выпуск дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$ .

78. Прирост валовой добавленной стоимости отрасли, обеспечивающей выпуск дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$  ( $ВДС_{длнi}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{длнi}^t = ПрВн_i^t \times ДП_i,$$

где:

$ПрВн_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$ДП_i$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

79. Стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта ( $ПрВн_i^t$ ), рассчитывается в зависимости от наличия у инициатора инфраструктурного проекта информации о прогнозной внутрироссийской цене единицы товара (работы, услуги)  $i$ -го вида в году  $t$ .

В случае если у инициатора инфраструктурного проекта имеется информация о долгосрочной прогнозной внутрироссийской цене единицы товара (работы, услуги)  $i$ -го вида в году  $t$  (например, для

биржевых товаров), стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта ( $\text{ПрВн}_i^t$ ), определяется по формуле:

$$\text{ПрВн}_i^t = \text{ПрВ}_{\text{реал } i}^t \times \text{Цп}_i^t,$$

где:

$\text{ПрВ}_{\text{реал } i}^t$  - прирост выпуска хозяйствующими субъектами товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$  в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными договорами, заключенными такими хозяйствующими субъектами с владельцем объекта транспортной инфраструктуры, в натуральном измерении;

$\text{Цп}_i^t$  - долгосрочная прогнозная внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги)  $i$ -го вида в году  $t$ , в рублях.

В случае если у инициатора инфраструктурного проекта отсутствует информация о долгосрочной прогнозной внутрироссийской цене единицы товара (работы, услуги)  $i$ -го вида в году  $t$ , стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта ( $\text{ПрВн}_i^t$ ), определяется по формуле:

$$\text{ПрВн}_i^t = \text{ПрВ}_{\text{реал } i}^t \times \text{Цп}_i^n \times \Pi_{i-n+1}^t (1 + \text{И}_{i,\text{дефл}}^t),$$

где:

$\text{ПрВ}_{\text{реал } i}^t$  - прирост выпуска хозяйствующими субъектами товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$  в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными

договорами, заключенными такими хозяйствующими субъектами с владельцем объекта транспортной инфраструктуры, в натуральном измерении;

$\Pi_i^n$  - внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги)  $i$ -го вида в базовом году, в рублях;

$\Pi_{i=n+1}^t$  - функция произведения величин  $(1 + I_{i,дефл}^t)$ ;

$t$  - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

$n$  - базовый год;

$I_{i,дефл}^t$  - прогнозный индекс-дефлятор по  $i$ -му виду экономической деятельности в году  $t$ , в процентах.

80. Прирост валовой добавленной стоимости, создаваемой смежной отраслью экономики, обеспечивающей выпуск дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида в году  $t$  ( $ВДС_{СМii}^t$ ), определяется по формуле:

$$ВДС_{СМii}^t = \text{ПрВн}_i^t \times (1 - ДП_i) \times (1 - d_{\text{имп}i}),$$

где:

$\text{ПрВн}_i^t$  - стоимость дополнительных товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида, реализация которых возможна в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в году  $t$  в связи с реализацией инфраструктурного проекта;

$ДП_i$  - доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида;

$d_{\text{имп}i}$  - коэффициент полной импортности товаров (работ, услуг)  $i$ -го вида.

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

## инфраструктурного проекта

81. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года (ВВП<sup>б</sup>) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}^{\text{б}} = \text{ВДС}^{\text{б}} + \text{ЧНПИ}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ЭВ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ИБ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ЛЭ}}^{\text{б}} + \text{ВВП}_{\text{ИВ}}^{\text{б}},$$

где:

ВДС<sup>б</sup> - прирост валовой добавленной стоимости в результате реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

ЧНПИ<sup>б</sup> - поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$\text{ВВП}_{\text{ЭВ}}^{\text{б}}$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с экономией времени в пути при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^{\text{б}}$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с повышением безопасности дорожного движения при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$\text{ВВП}_{\text{ЛЭ}}^{\text{б}}$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате возникновения агломерационного эффекта реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$\text{ВВП}_{\text{ИВ}}^{\text{б}}$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в связи с реализацией инфраструктурного проекта в ценах базового года.

82. Поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года (ЧНПИ<sup>б</sup>) определяются по формуле:

$$\text{ЧНПИ}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{ЧНПИ}_n^t + \text{ЧНПИ}_3^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\text{ЧНПИ}_n^t$  - поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в году t;

$\text{ЧНПИ}_3^t$  - поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики на эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

83. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с экономией времени в пути при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $\text{ВВП}_{ЭВ}^6$ ) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{ЭВ}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{ВВП}_{ЭВ}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$ВВП_{ЭВ}^t$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с экономией времени в пути при реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

84. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с экономией времени в пути при реализации инфраструктурного проекта в году t ( $ВВП_{ЭВ}^t$ ) определяется по формуле:

$$ВВП_{ЭВ}^t = МЭ_{ВРпасс}^t \times \frac{ВВП}{ФОТ_{тр}} + МЭ_{ВРгр}^t,$$

где:

$МЭ_{ВРпасс}^t$  - монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t;

ВВП - объем валового внутреннего продукта Российской Федерации;

ФОТ<sub>тр</sub> - расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом;

$МЭ_{ВРгр}^t$  - монетизированный эффект экономии времени в пути грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t.

85. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с повышением безопасности дорожного движения при

реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $ВВП_{ПВ}^b$ ) определяется для инфраструктурных проектов в автодорожной сфере по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^t$  - прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с повышением безопасности дорожного движения при реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

86. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в связи с повышением безопасности дорожного движения при

реализации инфраструктурного проекта в году t ( $\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^t$ ) определяется по формуле:

$$\text{ВВП}_{\text{ИБ}}^t = \text{МЭ}_{\text{ИБпас}}^t \times \frac{\text{ВВП}}{\text{ФОТ}_{\text{пр}}} + \text{МЭ}_{\text{ИБгр}}^t$$

где:

$\text{МЭ}_{\text{ИБпас}}^t$  - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году t;

ВВП - объем валового внутреннего продукта Российской Федерации;

ФОТ<sub>пр</sub> - расходы на оплату труда наемных работников по экономике в



целом;

$MЭ'_{\text{пбгр}}$  - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок грузов при реализации инфраструктурного проекта в автодорожной сфере в году  $t$ .

87. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате возникновения агломерационного эффекта реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $ВВП_{\text{аэ}}^6$ ) определяется по формуле:

$$ВВП_{\text{аэ}}^6 = MЭ_{\text{а}}^6,$$

где  $MЭ_{\text{а}}^6$  - монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года.

88. Прирост валового внутреннего продукта Российской Федерации в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в связи с реализацией инфраструктурного проекта в ценах базового года ( $ВВП_{\text{пв}}^6$ ) определяется по формуле:

$$ВВП_{\text{пв}}^6 = MЭ_{\text{пв}}^6,$$

где  $MЭ_{\text{пв}}^6$  - монетизированный эффект прироста выпуска товаров (работ, услуг) в результате ликвидации инфраструктурных ограничений в ценах базового года.

#### IX. Расчет бюджетных эффектов от реализации инфраструктурного проекта

89. Бюджетные эффекты от реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года (БЭб) определяются по формуле:

$$БЭб = НПб - НЛб - БРб,$$

где:

НПб - налоговые и иные обязательные платежи в бюджеты бюджетной

системы Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

НЛб - налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года;

БРб - расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года.

90. Налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года (НЛб) определяются по формуле:

$$\text{НЛ}^6 = \sum_{t=a}^T \frac{\text{НЛ}_t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

НЛ<sub>t</sub> - налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта в году t;

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

91. Налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта в году t (НЛ<sub>t</sub>), определяются по формуле:

$$\text{НЛ}_t = \sum_{i=1}^n (\text{НОнк}_i^t - \text{НОпр}_i^t),$$

где:

Н - перечень налогов и сборов, предусмотренных законодательством Российской Федерации о налогах и сборах для организаций транспортной отрасли;

$НО_{нк_i}^t$  - сумма платежей по i-му налогу 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;

$НО_{пр_i}^t$  - сумма платежей по i-му налогу при реализации инфраструктурного проекта в году t в соответствии с данными инициатора инфраструктурного проекта.

92. Расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации, осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года (БРб) определяются по формуле:

$$БРб = \sum_{t=a}^T \frac{БР_t}{(1 + rb)^{(t-n+0,5)}}$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта,  $t \in [a; T]$ ;

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

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

rb - ставка дисконтирования;

n - базовый год;

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

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

$$БРt = ФРt + ОРt,$$

где:

$ФРt$  - фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии), осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ ;

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

94. Фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии), осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $ФРt$ ), 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 размера фиксированных расходов бюджетов, осуществляемых для реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ .

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

$$OP_t = p. \times (MGD_t + GT_t),$$

где:

$P.$  - вероятность наступления обязательств при реализации инфраструктурного проекта, равная 0,5;

$MGD_t$  - размер расходных обязательств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии) по обеспечению минимального дохода при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  (включает в себя размер расходных обязательств Российской Федерации по обеспечению минимального дохода при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$ );

$GT_t$  - оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации (при наличии), предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году  $t$  (включает в себя оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации, предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году  $t$ ).

96. 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 также учитываются при определении размера фиксированных расходов бюджетов, осуществляемых для реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  ( $ФРt$ ), за исключением размера бюджетных ассигнований, источником финансового обеспечения которых являются межбюджетные трансферты из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации.

97. 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 по обеспечению минимального дохода при реализации инфраструктурного проекта в году  $t$  (МГД $t$ ).

98. 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 (при наличии), предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году  $t$  (ГГ $t$ ).

99. Расчет оценочного размера предъявляемых требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации (при наличии), 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 указанными государственными гарантиями.

Приложение N 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

ПЕРЕЧЕНЬ  
ИСТОЧНИКОВ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ОЦЕНКИ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИХ  
ЭФФЕКТОВ ОТ РЕАЛИЗАЦИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ПРОЕКТОВ  
С ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПОДДЕРЖКОЙ

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
Y <sub>k,j</sub> (10)	значение G-кривой (зависимости бескупонной доходности государственных обязательств от их дюрации), соответствующее сроку погашения 10 лет	официальный сайт публичного акционерного общества "Московская биржа ММВБ-РТС" в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" ( <a href="http://www.moex.ru">www.moex.ru</a> )
D <sub>и</sub>	доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> ). В случае если период реализации инфраструктурного проекта превышает срок долгосрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации, используются данные последнего прогнозного года
КИпм <sub>i</sub>	коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Росстата с использованием данных по форме N 1-ДАП ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> ). Последние доступные данные

ИП <sub>i</sub>	стоимость i-го вида продукции, используемой на инвестиционной стадии в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта. Если информация, необходимая для расчета соответствующего показателя, у инициатора инфраструктурного проекта отсутствует, значение такого показателя принимается равным 0
РИП <sub>i</sub>	стоимость i-го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
ДТТН <sub>i</sub>	доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей транспорта и торговли	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
дТТН <sub>i</sub>	доля торгово-транспортных наценок в стоимости товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
дп.имп <sub>i</sub>	коэффициент полной импортзатратности товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )



$\Pi_i^t$	стоимость $i$ -го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году $t$	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$B_i^t$	суммарный прирост выручки непосредственного участника инфраструктурного проекта от реализации товаров (работ, услуг) $i$ -го вида в году $t$	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$\text{НП}_{\text{ИРК}}^t$	налоговые и иные обязательные платежи, осуществляемые непосредственным $k$ -м участником инфраструктурного проекта при реализации инфраструктурного проекта в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах, в году $t$	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

$\mu_i$	доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) $i$ -го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
$\mu_{\text{гг}}$	доля прибыли до налогообложения в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) отраслей торговли и транспорта	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
$\tau_{\text{ИП}}^t$	ставка налога на прибыль организаций в году $t$	Налоговый кодекс Российской Федерации, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации
$\beta_{\text{ФотП}}$	доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) $i$ -го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
$\tau_{\text{ИДФЛ}}^t$	ставка налога на доходы физических лиц в году $t$	Налоговый кодекс Российской Федерации, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации

ГСТР	<p>эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году t</p>	<p>данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием Налогового кодекса Российской Федерации, основных направлений бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации и данных Росстата (<a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a>). Последние доступные данные</p>
дЧНi	<p>доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) (без учета соответствующих субсидий) в стоимости выпуска отрасли, обеспечивающей производство товаров (работ, услуг) i-го вида</p>	<p>данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (<a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a>)</p>

dПН	доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) промежуточного назначения в налоговых платежах в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в экономике (без учета соответствующих субсидий)	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
dЧНПИ	доля налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) (без учета соответствующих субсидий) в валовом внутреннем продукте Российской Федерации	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )

dНП	доля налоговых и иных обязательных платежей в валовой добавленной стоимости (в целом по экономике Российской Федерации)	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
ЗП <sup>н</sup> <sub>ср</sub>	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> ). Последние доступные данные
И <sup>t</sup> <sub>инд</sub>	прогнозный индекс потребительских цен в году t, в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )

$KП_{ПАС}^t$	<p>прогнозное количество пассажиров различных видов транспорта при реализации инфраструктурного проекта в году <math>t</math>, человек</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
$ЭВ_{ТС}^t$	<p>экономия времени в пути транспортных средств при реализации инфраструктурного проекта в году <math>t</math>, часов</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
$KП_{ПЕР}^t$	<p>прогнозное количество персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, при реализации инфраструктурного проекта в году <math>t</math>, человек</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>

$ID_{\text{Груз}}^t$	<p>прогнозная интенсивность движения грузового транспорта в году <math>t</math> реализации инфраструктурного проекта, транспортных средств/год</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
$CC_{\Gamma}^n$	<p>средняя стоимость перевозимого груза в ценах базового года</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта в соответствии с порядком 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, утверждаемым Минэкономразвития России по согласованию с Минтрансом России</p>

КрСт	средневзвешенная процентная ставка по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях (в целом по Российской Федерации) на срок от 91 до 180 дней, в годовом исчислении	данные Банка России ( <a href="http://www.cbr.ru">www.cbr.ru</a> ). Последние доступные данные
Днт	количество календарных дней в году $t$ эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
К	количество участков пути следования с однородными дорожными условиями	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$N_k^t$	среднегодовая суточная интенсивность движения на $k$ -м участке в году $t$ , автомобилей/сутки	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта



Lk	протяженность k-го участка с однородными дорожными условиями, километров	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$k_{\text{Сн}}^t$	коэффициент смещения пассажиропотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Q_{\text{уг}}^t$	количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году t человек (в том числе в сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта)	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

$Q_{\text{УР}}^t$	<p>количество раненых в дорожно- транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути следования в году t человек (в том числе в сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта)</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
<p>КИТ</p>	<p>итоговый коэффициент аварийности</p>	<p>данные инициатора инфраструктурного проекта, рассчитанные в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом "Методические рекомендации по оценке эффективности строительства, реконструкции, капитального ремонта и ремонта автомобильных дорог" (ОДМ 218.4.023-2015), изданным в соответствии с частью 3 статьи 4 Федерального закона "О техническом регулировании"</p>

$V_{\text{пенсМ}}^t$	<p>возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого мужчины получают право на трудовую пенсию по старости для года <math>t</math> реализации инфраструктурного проекта</p>	<p>законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях</p>
$V_{\text{пенсЖ}}^t$	<p>возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого женщины получают право на трудовую пенсию по старости для года <math>t</math> реализации инфраструктурного проекта</p>	<p>законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях</p>
$\Psi_{\text{муж}}^t$	<p>прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году <math>t</math> реализации инфраструктурного проекта</p>	<p>данные Росстата (<a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a>)</p>

$Ч_{жен}^t$	прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> )
$B_n^t$	возраст населения в n-й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> )
$Ч_n^t$	численность населения в n-й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> )
$Ч_{ут}$	количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год	данные МВД России ( <a href="http://www.stat.gibdd.ru">www.stat.gibdd.ru</a> ). Последние доступные данные

ЧДТП	количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в год	данные МВД России ( <a href="http://www.stat.gibdd.ru">www.stat.gibdd.ru</a> ). Последние доступные данные
Чур	количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год	данные МВД России ( <a href="http://www.stat.gibdd.ru">www.stat.gibdd.ru</a> ). Последние доступные данные

mi	коэффициенты тяжести дорожно-транспортного происшествия	данные инициатора инфраструктурного проекта, рассчитанные в соответствии с отраслевым дорожным методическим документом "Рекомендации по обеспечению безопасности движения на автомобильных дорогах" (ОДМ 218.4.005-2010), изданным в соответствии с частью 3 статьи 4 Федерального закона "О техническом регулировании"
КДТПгр	удельный вес дорожно-транспортных происшествий с участием грузового транспорта для субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные МВД России ( <a href="http://www.stat.gibdd.ru">www.stat.gibdd.ru</a> ). Последние доступные данные
$k_{\sigma}^t$	коэффициент смещения грузопотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

ВДСотр.і.	величина валовой добавленной стоимости і-й отрасли экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
$I_{\text{ВВПдеф}}^t$	прогнозный индекс-дефлятор валового внутреннего продукта Российской Федерации в году t, в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
N	численность населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> ). Последние доступные данные

Квдсі	коэффициент изменения валовой добавленной стоимости $i$ -ой отрасли экономики при изменении численности агломерации	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
$P_{гор}^t$	население городов и поселков, включаемых в состав агломерации в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году $t$	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$\Delta T_t$	экономия времени прохождения существующего маршрута в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году $t$ , часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта



Рнас	плотность населения на 1 кв. км в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> ). Последние доступные данные
Курб	доля численности городского населения в общей численности населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата ( <a href="http://www.gks.ru">www.gks.ru</a> ). Последние доступные данные

$PrV_{реал; i}^t$	<p>прирост выпуска хозяйствующими субъектами товаров (работ, услуг) <math>i</math>-го вида в году <math>t</math> в результате ликвидации инфраструктурных ограничений, обязательства по реализации которых предусмотрены договорами, в том числе предварительными договорами, заключенными такими хозяйствующими субъектами с владельцем объекта транспортной инфраструктуры, в натуральном измерении</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>
$Цп; i^t$	<p>долгосрочная прогнозная внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги) <math>i</math>-го вида в году <math>t</math>, в рублях</p>	<p>документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта</p>

$Cp_i^n$	внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги) $i$ -го вида в базовом году, в рублях	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$I_{i \text{ дефл}}^t$	прогнозный индекс-дефлятор по $i$ -му виду экономической деятельности в году $t$ , в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> )
ВВП	объем внутреннего валового продукта Российской Федерации	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> ). Последние доступные данные
ФОТ <sub>нр</sub>	расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса ( <a href="http://www.economy.gov.ru">www.economy.gov.ru</a> ). Последние доступные данные

$НО_{нк}_i^t$	сумма платежей по $i$ -му налогу 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	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$НО_{пр}_i^t$	сумма платежей по $i$ -му налогу при реализации инфраструктурного проекта в году $t$ в соответствии с данными инициатора инфраструктурного проекта	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

ФРt	фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии), осуществляемые для реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
МГДt	размер расходных обязательств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии) по обеспечению минимального дохода при реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

ГГt	оценочный размер предъявленных требований об исполнении государственных гарантий Российской Федерации и субъектов Российской Федерации (при наличии), предоставляемых в рамках реализации инфраструктурного проекта, в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
-----	---	--

Приложение N 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

**ПЕРЕЧЕНЬ  
ДОКУМЕНТОВ, ПРЕДСТАВЛЯЕМЫХ ИНИЦИАТОРОМ  
ИНФРАСТРУКТУРНОГО  
ПРОЕКТА ДЛЯ ЦЕЛЕЙ 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

Паспорт инфраструктурного проекта с приложением обосновывающих материалов, содержащий следующие сведения:

описание инфраструктурного проекта, включая сроки и форму его реализации;

технико-экономические показатели объектов транспортной инфраструктуры и их эксплуатационные характеристики, включая протяженность существующего и предполагаемого маршрутов движения, фактическую и прогнозную интенсивность движения транспортных средств, среднюю скорость движения транспортных средств по существующему и предполагаемому маршрутам, прогнозные данные по пассажиропотоку, коэффициентам аварийности и тяжести дорожно-транспортных происшествий;

размер налоговых и иных обязательных платежей в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации по годам реализации инфраструктурного проекта по каждому виду таких налогов и иных обязательных платежей;

вид и размер налоговых льгот, предоставляемых на каждый год реализации инфраструктурного проекта;

размер бюджетных ассигнований на закупки товаров (работ, услуг) для обеспечения государственных и муниципальных нужд, на предоставление субсидий и бюджетных инвестиций на каждый год реализации инфраструктурного проекта с указанием бюджета бюджетной системы Российской Федерации (если применимо);

размер минимального гарантируемого дохода непосредственных участников инфраструктурного проекта, обеспечиваемого с привлечением средств федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии), на каждый год реализации инфраструктурного проекта (если применимо);

размер государственной гарантии Российской Федерации, государственной гарантии субъекта Российской Федерации на каждый год реализации инфраструктурного проекта (если применимо);

размер расходов на создание и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры, с выделением расходов на приобретение продукции российского производства, на каждый год реализации инфраструктурного проекта согласно одной из следующих форм:

форма представления данных о расходах в соответствии с ОКВЭД 2:

Наименование структурной единицы ОКВЭД 2	Наименование отрасли, обеспечивающей выпуск i-го вида продукции, необходимой для реализации инфраструктурного проекта	Объем расходов на приобретение i-го вида продукции, необходимой для реализации инфраструктурного проекта, тыс. рублей
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 сырой нефти и нефтяного (попутного) газа	



Подкласс 06.2	Добыча природного газа и газового конденсата	
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	
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	
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	
Раздел O	ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ; СОЦИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ	
Раздел P	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 Т	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДОМАШНИХ ХОЗЯЙСТВ КАК РАБОТОДАТЕЛЕЙ; НЕДИФФЕРЕНЦИРОВАННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЧАСТНЫХ ДОМАШНИХ ХОЗЯЙСТВ ПО ПРОИЗВОДСТВУ ТОВАРОВ И ОКАЗАНИЮ УСЛУГ ДЛЯ СОБСТВЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ;	
----------	---	--

форма представления данных о расходах в соответствии с ОКПД 2:

Наименование структурной единицы ОКПД 2	Наименование продукции, необходимой для реализации инфраструктурного проекта	Объем расходов на приобретение i-вида продукции, необходимой для реализации инфраструктурного проекта, тыс. рублей
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	
Подкласс 06.1	Нефть сырая	
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	
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 М	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	
Раздел Q	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ И СОЦИАЛЬНЫЕ УСЛУГИ	
Раздел R	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ИСКУССТВА, РАЗВЛЕЧЕНИЙ, ОТДЫХА И СПОРТА	
Раздел S	УСЛУГИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ; ПРОЧИЕ УСЛУГИ ДЛЯ НАСЕЛЕНИЯ	

Раздел Т	ТОВАРЫ И УСЛУГИ РАЗЛИЧНЫЕ, ПРОИЗВОДИМЫЕ ДОМАШНИМИ ХОЗЯЙСТВАМИ ДЛЯ СОБСТВЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ УСЛУГИ РАБОТОДАТЕЛЯ ДЛЯ ДОМАШНЕГО ПЕРСОНАЛА	
----------	--	--