ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 26 ноября 2019 г. № 1512

МОСКВА

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 **п о с т а н о в л я е т :**

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,

gost.e-ecolog.ru

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. № 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

29071390 doc

УТВЕРЖДЕНА
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 26 ноября 2019 г. № 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, регулирующими 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. № 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 № 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 № 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 ($ВДС^{б}$), под которым понимается 2019 год, и определяется по формуле:

$$ВДС^{б} = ВДС_{1}^{б} + ВДС_{2}^{б},$$

где:

$ВДС_{1}^{б}$ - прирост валовой добавленной стоимости на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$ВДС_{2}^{б}$ - 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 ($ВДС_1^б$) определяется по формуле:

$$ВДС_1^б = \sum_{t=a}^{T} \frac{ВДС_1^t}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$ВДС_1^t$ - 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:

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

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 ($ВДС_I^t$) определяется по формуле:

$$ВДС_I^t = \sum ВДС_{РИПi}^t + \sum ВДС_{ТТНиi}^t + \sum ВДС_{СМиi}^t ,$$

где:

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

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

$ВДС_{СМиi}^t$ - 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 ($ВДС_{РИПi}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{РИПi}^t = РИП_i^t \times Д_{ПI} \times К_{Ипмi} ,$$

где:

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

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

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

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

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

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

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

$К_{Ипмi}$ = 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 ($ВДС^{t}_{ТТНиi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{ТТНиi} = ТТНи^{t}_{i} \times Д_{ТТНi} \times К_{Ипмi},$$

где:

$ТТНи^{t}_{i}$ - 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;

$Д_{ТТНi}$ - 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.

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

$$ТТНи^{t}_{i} = ИП^{t}_{i} \times d_{ТТНi},$$

где:

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

$d_{ТТНi}$ - 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 ($ВДС^{t}_{СМиi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{СМиi} = РИП^{t}_{i} \times (1 - Д_{Пi}) \times (1 - d_{п.импi}) \times К_{Ипмi},$$

где:

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

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

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

$К_{Ипмi}$ - 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 ($ВДС_2^б$) определяется по формуле:

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

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:

$$ВДС_2^t = \sum ВДС_{РПi}^t + \sum ВДС_{ТТНэi}^t + \sum ВДС_{СМэi}^t + \sum ВДС_{прям\ k}^t,$$

где:

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

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

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

$ВДС^{t}_{прям\ k}$ - 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 ($ВДС^{t}_{РПi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{РПi} = РП^{t}_{i} \times Д_{Пi} \times К_{Ипмi},$$

где:

$РП^{t}_{i}$ - 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;

$К_{Ипмi}$ - 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 ($РП^{t}_{i}$), определяется по формуле:

$$РП^{t}_{i} = П^{t}_{i} \times (1 - d_{импi}),$$

где:

$П^{t}_{i}$ - 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 ($ВДС^{t}_{ТТНэi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{ТТНэi} = ТТНэ^{t}_{i} \times Д_{ТТНi} \times К_{Ипмi},$$

где:

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

$Д_{ТТНi}$ - 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 ($ТТНэ^{t}_{i}$), определяется по формуле:

$$ТТНэ^{t}_{i} = П^{t}_{i} \times d_{ТТНi},$$

где:

$П^{t}_{i}$ - стоимость i-го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году t;

$d_{ТТНi}$ - 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 ($ВДС^{t}_{СМэi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{СМэi} = РП^{t}_{i} \times (1 - Д_{Пi}) \times (1 - d_{п.импi}) \times К_{Ипмi},$$

где:

$РП^{t}_{i}$ - 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 импортоемкости товаров (работ, услуг) i-го вида;

$К_{Ипмi}$ - 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 ($ВДС^t_{прям\ k}$), определяется по формуле:

$$ВДС^t_{прям\ k} = \sum B^t_i \times (1 - d_{п.импi}),$$

где:

B^t_i - 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;

$d_{п.импi}$ - коэффициент полной импортоемкости 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 ($НП^б$) определяются по формуле:

$$НП^б = НП^б_{ПР} + НП^б_{СМ},$$

где:

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

$НП^б_{СМ}$ - 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 ($НП^{б}_{ПР}$) определяются по формуле:

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

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$НП^{t}_{ПР\,k}$ - 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 ($НП^{б}_{СМ}$) определяются по формуле:

$$НП^{б}_{СМ} = НП^{б}_{1} + НП^{б}_{2},$$

где:

$НП^{б}_{1}$ - налоговые и иные обязательные платежи, возникающие в смежных отраслях экономики на инвестиционной стадии инфраструктурного проекта, в ценах базового года;

$НП_2^б$ - 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 ($НП_1^б$) определяются по формуле:

$$НП_1^б = \sum_{t=a}^{T} \frac{НП_1^t}{(1 + rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$НП_1^t$ - 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 ($НП_1^t$), определяются по формуле:

$$НП_1^t = Нпр_и^t + НДФЛ_и^t + СВ_и^t + ЧНПИ_и^t + Нсм_и^t,$$

где:

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

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

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

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

$Нсм_и^t$ - 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 ($Нпр_и^t$) определяются по формуле:

$$Нпр_и^t = \sum(РИП_i^t \times \mu_i \times r_{ПР}^t) + \sum(ТТНи_i^t \times \mu_{тт} \times r_{ПР}^t),$$

где:

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

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

$r_{ПР}^t$ - ставка налога на прибыль организаций в году t;

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

$\mu_{тт}$ - 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 ($НДФЛ_и^t$) определяются по формуле:

$$НДФЛ_и^t = \sum(РИП_i^t \times \beta_{ФОТi} \times r_{НДФЛ}^t),$$

где:

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

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

$r_{НДФЛ}^t$ - 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 ($СВ_и^t$) определяются по формуле:

$$СВ_и^t = \sum(РИП_i^t \times \beta_{ФОТi} \times r_{СТР}^t),$$

где:

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

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

$r_{СТР}^t$ - 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 ($ЧНПИ_и^t$) определяются по формуле:

$$ЧНПИ_и^t = \sum(ИП_i^t \times d_{ЧНi}),$$

где:

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

$d_{ЧНi}$ - 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 ($Нсм_и^t$), определяются по формуле:

$$Нсм_и^t = ВДС_{СМиi}^t \times \frac{d_{ПП}}{1 - d_{ПП}},$$

где:

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

$d_{ПП}$ - 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 ($d_{ПП}$) определяется по формуле:

$$d_{ПП} = d_{ПН} \times d_{ЧНПИ},$$

где:

$d_{ПН}$ - 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);

$d_{ЧНПИ}$ - 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 ($НП_2^б$) определяются по формуле:

$$НП_2^б = \sum_{t=a}^{T} \frac{НП_2^t}{(1 + rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$НП_2^t$ - 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:

$$НП_2^t = Нпр_э^t + НДФЛ_э^t + СВ_э^t + ЧНПИ_э^t + Нсм_э^t + Н_{ЭВ}^t + Н_{ПБ}^t + Н_А^t,$$

где:

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

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

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

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

$Нсм_э^t$ - 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;

$Н^t_{ПБ}$ - налоговые и иные обязательные платежи в результате повышения безопасности перевозок пассажиров и грузов при реализации инфраструктурного проекта в году t;

$Н^t_А$ - 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 ($Нпр^t_э$) определяются по формуле:

$$Нпр^t_э = \sum(РП^t_i + ПрВн^t_i) \times \mu_i \times r^t_{ПР}) + \sum(ТТНэ^t_i \times \mu_{тт} \times r^t_{ПР}),$$

где:

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

$ПрВн^t_i$ - 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;

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

$r^t_{ПР}$ - ставка налога на прибыль организаций в году t;

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

$\mu_{тт}$ - 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 ($НДФЛ^t_э$) определяются по формуле:

$$НДФЛ^t_э = \sum((РП^t_i + ПрВн^t_i) \times \beta_{ФОТi} \times r^t_{НДФЛ}),$$

где:

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

$ПрВн_i^t$ - 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;

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

$r_{НДФЛ}^t$ - 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 ($СВ_э^t$) определяются по формуле:

$$СВ_э^t = \sum((РП_i^t + ПрВн_i^t) \times \beta_{ФОТi} \times r_{СТР}^t),$$

где:

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

$ПрВн_i^t$ - 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;

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

$r_{СТР}^t$ - 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 ($ЧНПИ_э^t$) (без учета эффектов от повышения безопасности и агломерационного эффекта) определяются по формуле:

$$ЧНПИ_э^t = \sum(П_i^t + ПрВн_i^t) \times d_{чНi}),$$

где:

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

$ПрВн_i^t$ - 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;

$d_{ЧНi}$ - 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 ($Нсм^t_э$), определяются по формуле:

$$Нсм^t_э = ВДС^t_{СМэi} \times \frac{d_{ПП}}{1 - d_{ПП}},$$

где:

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

$d_{ПП}$ - 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 ($Н^t_{ЭВ}$) определяются по формуле:

$$Н^t_{ЭВ} = МЭ^t_{ВРэан} \times (r^t_{НДФЛ} + r^t_{СТР}) + МЭ^t_{ВРгр} \times r^t_{ПР},$$

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

$r^t_{НДФЛ}$ - ставка налога на доходы физических лиц в году t;

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

$МЭ^t_{ВРгр}$ - монетизированный эффект экономии времени транспортировки грузов в году t при реализации инфраструктурного

проекта, рассчитываемый в соответствии с пунктом 49 настоящей методики;

$r^t_{ПР}$ - 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 ($Н^t_{ПБ}$) определяются по формуле:

$$Н^t_{ПБ} = МЭ^t_{ПБпас} \times (r^t_{НДФЛ} + r^t_{СТР}) + МЭ^t_{ПБгр} \times d_{НП},$$

$МЭ^t_{ПБпас}$ - монетизированный эффект повышения безопасности перевозок пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t, рассчитываемый в соответствии с пунктом 53 настоящей методики;

$r^t_{НДФЛ}$ - ставка налога на доходы физических лиц в году t;

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

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

$d_{НП}$ - 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 ($Н^t_А$) определяются по формуле:

$$Н^t_А = МЭ^t_А \times d_{НП},$$

$МЭ^t_А$ - монетизированный агломерационный эффект реализации инфраструктурного проекта в году t, рассчитываемый в соответствии с пунктом 71 настоящей методики;

$d_{НП}$ - 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 ($МЭ^{б}_{ВР}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{б}_{ВР} = \sum_{t=a}^{T} \frac{МЭ^{t}_{ВР}}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$МЭ^{t}_{ВР}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ВР}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ВР} = МЭ^{t}_{ВРэан} + МЭ^{t}_{ВРгр},$$

где:

$МЭ^{t}_{ВРэан}$ - монетизированный эффект экономии времени в пути экономически активного населения при реализации инфраструктурного проекта в году t;

$МЭ^{t}_{ВРгр}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ВРэан}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ВРэан} = (ВВ^{t}_{ПАС} + ВВ^{t}_{ПЕР}) \times ЗП^{n}_{СР} \times П^{t}_{i=n+1}(1 + И^{t}_{ипц}) \times 12/(247 \times 8),$$

где:

$ВВ^{t}_{ПАС}$ - высвобождение времени пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t, часов;

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

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

$П^{t}_{i=n+1}$ - функция произведения величин $(1 + И^{t}_{ипц})$;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

$И^{t}_{ипц}$ - 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 ($ВВ^{t}_{ПАС}$), определяется по формуле:

$$ВВ^{t}_{ПАС} = КП^{t}_{ПАС} \times ЭВ^{t}_{ТС} \times Т_{ЭВпас},$$

где:

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

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

$Т_{ЭВпас}$ - 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 ($ВВ^{t}_{ПЕРk}$), определяется по формуле:

$$ВВ^{t}_{ПЕРk} = КП^{t}_{ПЕР} \times ЭВ^{t}_{ТС} \times Т_{ЭВпер},$$

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

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

$Т_{ЭВпер}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ВРгр}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ВРгр} = ЭВ^{t}_{ГРУЗ} \times ИД^{t}_{ГРУЗ} \times Ст_{ок} \times ССт^{n}_{Г} \times П^{t}_{i=n+1}(1 + И^{t}_{ипц}),$$

где:

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

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

$Ст_{ок}$ - средняя стоимость привлечения 1 рубля оборотного капитала в час;

$ССт^{n}_{Г}$ - 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;

$П^{t}_{i=n+1}$ - функция произведения величин $(1+И^{t}_{ипц})$;

$И^{t}_{ипц}$ - прогнозный индекс потребительских цен в году t, в процентах.

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

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

где:

$Кр_{Ст}$ - средневзвешенная процентная ставка по кредитам, предоставленным кредитными организациями нефинансовым организациям в рублях (в целом по Российской Федерации) 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 ($МЭ^{б}_{ПБ}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{б}_{ПБ} = \sum_{t=a}^{T} \frac{МЭ^{t}_{ПБ}}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$МЭ^{t}_{ПБ}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ПБ}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ПБ} = МЭ^{t}_{ПБпас} + МЭ^{t}_{ПБгр},$$

где:

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

$МЭ^{t}_{ПБгр}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ПБпас}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ПБпас} = \sum_{k=1}^{K} \left(П^{t}_{ПАС(б)k} - П^{t}_{ПАС(н)k} \right),$$

где:

K - количество участков пути следования с однородными дорожными условиями;

k - участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$П^{t}_{ПАС(б)k}$ - 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;

$П^t_{ПАС(н)k}$ - 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 ($П^t_{ПАСk}$) определяется по формуле:

$$П^t_{ПАСk} = Дн^t \times Z_k \times 10^{-6} \times У^t_{ДТП} \times M_T \times N^t_k \times L_k,$$

где:

$Дн^t$ - 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;

$У^t_{ДТП}$ - средний ущерб от одного дорожно-транспортного происшествия в году t;

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

N^t_k - 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 ($П^t_{ПАСk}$) определяется по формуле:

$$П^t_{ПАСk} = N^t_k \times k^t_{Сп} \times Дн^t \times 10^{-6} \times (У^t_{УГ} \times Q^t_{УГ} + У_{УР}{}^t \times Q^t_{УР}),$$

где:

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

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

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

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

$Q_{УГ}^t$ - 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);

$У_{УР}^t$ - 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:

$$Z_k = 1{,}481 \times \lg K_{ИТ} - 0{,}35 \times \lg^2 K_{ИТ} - 0{,}86,$$

где $K_{ИТ}$ - 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 ($У_{ДТП}^t$) определяется по формуле:

$$У_{ДТП}^t = У_{УГ}^t \times \gamma_{уг} + У_{УР}^t \times \gamma_{ур},$$

где:

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

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

$У^{t}_{уР}$ - 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 ($У^{t}_{уГ}$) определяется по формуле:

$$У^{t}_{уГ} = \sum_{p=1}^{p} \frac{ЗП^{n}_{СР} \times \Pi_{i=n+1}^{t+p-1}\left(1 + И^{t+p-1}_{ипц}\right) \times 12}{(1 + rb)^{p}},$$

где:

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

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

$\Pi_{i=n+1}^{t+p-1}$ - функция произведения величин $\left(1 + И^{t+p-1}_{ипц}\right)$;

t - календарный год, $t \in [n; T]$;

n - базовый год;

T - последний год периода реализации инфраструктурного проекта;

$И^{t+p-1}_{ипц}$ - 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:

$$P = В^{t}_{пенс} - В^{t}_{ср},$$

где:

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

$В^t_{ср}$ - 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 ($В^t_{пенс}$) определяется по формуле:

$$В^t_{пенс} = \frac{В^t_{пенсМ} \times Ч^t_{муж} + В^t_{пенсЖ} \times Ч^t_{жен}}{Ч^t_{муж} + Ч^t_{жен}},$$

где:

$В^t_{пенсМ}$ - 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;

$Ч^t_{муж}$ - прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта;

$В^t_{пенсЖ}$ - 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;

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

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

$$В^t_{ср} = \frac{\sum_n^N \left(В^t_n \times Ч^t_n\right)}{\sum_n^N Ч^t_n},$$

где:

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

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

$Ч^t_n$ - 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 ($У^t_{УР}$) определяется по формуле:

$$У^t_{УР} = ЗП^n_{СР} \times П^t_{i=n+1}(1 + И^t_{ипц}) \times Т_{реаб},$$

где:

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

$П^t_{i=n+1}$ - функция произведения величин $(1 + И^t_{ипц})$;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

n - базовый год;

$И^t_{ипц}$ - прогнозный индекс потребительских цен в году t, в процентах;

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

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

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

где:

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

$Ч_{ДТП}$ - 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 ($\gamma_{ур}$) определяется по формуле:

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

где:

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

$Ч_{ДТП}$ - 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 ($М_Т$), определяется по формуле:

$$М_Т = П_{i=1}^{N} m_i,$$

где:

$П_{i=1}^{N}$ - 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 ($МЭ_{ПБгр}^{t}$) определяется по формуле:

$$МЭ_{ПБгр}^{t} = \sum_{k=1}^{K} \left(П_{ГРk}^{б} - П_{ГРk}^{н}\right),$$

где:

K - количество участков пути следования с однородными дорожными условиями;

k - участок пути следования с однородными дорожными условиями;

$П_{ГРk}^{б}$ - 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;

$П^{н}_{ГРk}$ - 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 ($П_{ГРk}$) определяется по формуле:

$$П_{ГРk} = ДН^{t} \times Z_{k} \times 10^{-6} \times M_{T} \times N^{t}_{k} \times L_{k} \times К_{ДТПгр} \times ССт^{n}_{г},$$

где:

$ДН^{t}$ - 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_{T} - итоговый стоимостной коэффициент, учитывающий тяжесть дорожно-транспортных происшествий;

N^{t}_{k} - среднегодовая суточная интенсивность движения на k-м участке в году t, автомобилей/сутки;

L_{k} - протяженность k-го участка с однородными дорожными условиями, километров;

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

$ССт^{n}_{г}$ - 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 ($П_{ГРk}$) определяется по формуле:

$$П_{ГРk} = N_k^t \times k_{Сг}^t \times Дн^t \times 10^{-6} \times \left(Q_{УГ}^t + Q_{УР}^t\right) \times К_{ДТПгр} \times ССт_г^n,$$

где:

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

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

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

$Q_{УГ}^t$ - 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);

$Q_{УР}^t$ - 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);

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

$ССт_г^n$ - 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.

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 ($МЭ^{б}_{А}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{б}_{А} = \sum_{t=a}^{T} \frac{МЭ^{t}_{А}}{(1 + rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$МЭ^{t}_{А}$ - 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 ($МЭ^{t}_{А}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{А} = \sum_{i=1}^{h} \frac{\Delta P_t}{N} \times ВДС_{отр.i.} \times П^{t}_{k} \left(1 + И^{t}_{ВВПдефл}\right) \times К_{вдсi},$$

где:

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

ΔP_t - 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;

$ВДС_{отр.i.}$ - величина валовой добавленной стоимости i-й отрасли экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект;

$П_k^t$ - функция произведения величин $\left(1 + И_{ВВПдефл}^t\right)$;

$И_{ВВПдефл}^t$ - 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;

$К_{вдсi}$ - 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 (ΔP_t) определяется по формуле:

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

где:

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

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

ΔS^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 (ΔS^t), определяется по формуле:

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

где:

π - величина, характеризующая отношение длины окружности к диаметру;

Δr_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 (Δr_t), определяется по формуле:

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

где:

ΔT_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 (ρ), определяется по формуле:

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

где:

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

$K_{урб}$ - 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 ($МЭ^{б}_{ПВ}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{б}_{ПВ} = \sum_{t=a}^{T} \frac{МЭ^{t}_{ПВ}}{(1+rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$МЭ^{t}_{ПВ}$ - 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 ($МЭ^{t}_{ПВ}$) определяется по формуле:

$$МЭ^{t}_{ПВ} = \sum ВДС^{t}_{ДПнi} + \sum ВДС^{t}_{СМнi},$$

где:

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

$ВДС^{t}_{СМнi}$ - 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 ($ВДС^{t}_{ДПнi}$), определяется по формуле:

$$ВДС^{t}_{ДПнi} = ПрВн^{t}_{i} \times Д_{Пi},$$

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;

$Д_{Пi}$ - 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 ($ПрВн_i^t$), определяется по формуле:

$$ПрВн_i^t = ПрВ_{реал_i}^t \times Цп_i^t,$$

где:

$ПрВ_{реал_i}^t$ - 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;

$Цп_i^t$ - 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 ($ПрВн_i^t$), определяется по формуле:

$$ПрВн_i^t = ПрВ_{реал_i}{}^t \times Цп_i^n \times П_{i=n+1}^t \left(1 + И_{i\,дефл}^t\right),$$

где:

$ПрВ_{реал_i}{}^t$ - 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;

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

$П_{i=n+1}^t$ - функция произведения величин $\left(1 + И_{i\,дефл}^t\right)$;

t - календарный год реализации инфраструктурного проекта;

n - базовый год;

$И_{i\,дефл}^t$ - 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 ($ВДС_{СМнi}^t$), определяется по формуле:

$$ВДС_{СМнi}^t = ПрВн_i^t \times \left(1 - Д_{Пi}\right) \times \left(1 - d_{п.имп\,i}\right),$$

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;

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

$d_{п.имп\,i}$ - коэффициент полной импортоемкости 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 ($ВВП^б$) определяется по формуле:

$$ВВП^{б} = ВДС^{б} + ЧНПИ^{б} + ВВП^{б}_{ЭВ} + ВВП^{б}_{ПБ} + ВВП^{б}_{АЭ} + ВВП^{б}_{ПВ},$$

где:

$ВДС^{б}$ - прирост валовой добавленной стоимости в результате реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$ЧНПИ^{б}$ - поступления налоговых платежей в связи с реализацией и импортом товаров (работ, услуг) в смежных отраслях экономики при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

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

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

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

$ВВП^{б}_{ПВ}$ - 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 ($ЧНПИ^{б}$) определяются по формуле:

$$ЧНПИ^{б} = \sum_{t=a}^{T} \frac{ЧНПИ^{t}_{и} + ЧНПИ^{t}_{э}}{(1 + rb)^{(t-n+0,5)}},$$

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

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

$ЧНПИ^t_э$ - 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 ($ВВП^б_{ЭВ}$) определяется по формуле:

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

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$ВВП^t_{ЭВ}$ - 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 ($ВВП^t_{ЭВ}$) определяется по формуле:

$$ВВП^t_{ЭВ} = МЭ^t_{ВР\ пас} \times \frac{ВВП}{ФОТ_{нр}} + МЭ^t_{ВР\ гр},$$

где:

$МЭ^t_{ВР\ пас}$ - монетизированный эффект экономии времени в пути пассажиров при реализации инфраструктурного проекта в году t;

ВВП - объем валового внутреннего продукта Российской Федерации;

$ФОТ_{нр}$ - расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом;

$МЭ^{t}_{ВР\,гр}$ - 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 ($ВВП^{б}_{ПБ}$) определяется для инфраструктурных проектов в автодорожной сфере по формуле:

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

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$ВВП^{t}_{ПБ}$ - 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 ($ВВП^{t}_{ПБ}$) определяется по формуле:

$$ВВП^{t}_{ПБ} = МЭ^{t}_{ПБ\,пас} \times \frac{ВВП}{ФОТ_{нр}} + МЭ^{t}_{ПБ\,гр},$$

где:

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

ВВП - объем валового внутреннего продукта Российской Федерации;

$ФОТ_{нр}$ - расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом;

$МЭ^{t}_{ПБ\,гр}$ - 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 ($ВВП^{б}_{АЭ}$) определяется по формуле:

$$ВВП^{б}_{АЭ} = МЭ^{б}_{А},$$

где $МЭ^{б}_{А}$ - 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 ($ВВП^{б}_{ПВ}$) определяется по формуле:

$$ВВП^{б}_{ПВ} = МЭ^{б}_{ПВ},$$

где $МЭ^{б}_{ПВ}$ - 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 ($БЭ^{б}$) определяются по формуле:

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

где:

$НП^{б}$ - налоговые и иные обязательные платежи в бюджеты бюджетной системы Российской Федерации при реализации инфраструктурного проекта в ценах базового года;

$НЛ^{б}$ - налоговые льготы, предоставляемые для целей реализации инфраструктурного проекта, в ценах базового года;

$БР^{б}$ - 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 ($НЛ^{б}$) определяются по формуле:

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

где:

T - последний год реализации инфраструктурного проекта;

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

a - первый год реализации инфраструктурного проекта;

$НЛ_t$ - 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 ($НЛ_t$), определяются по формуле:

$$НЛ_t = \sum_{i=1}^{H} \left(НОнк_i^t - НОпр_i^t\right),$$

где:

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

$НОнк_i^t$ - 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;

$НОпр_i^t$ - 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 ($БР^б$) определяются по формуле:

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

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 ($БР_t$), определяются по формуле:

$$БР_t = ФР_t + ОР_t,$$

где:

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

$ОР_t$ - 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 ($ФР_t$), включают в себя бюджетные ассигнования на закупки товаров (работ, услуг) для

обеспечения государственных и муниципальных нужд, на предоставление субсидий и бюджетных инвестиций, которые осуществляются за счет средств федерального бюджета в году t для целей реализации инфраструктурного проекта.

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

$$ОР_t = p_0 \times (МГД_t + ГГ_t),$$

где:

p_0 - вероятность наступления обязательств при реализации инфраструктурного проекта, равная 0,5;

$МГД_t$ - 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);

$ГГ_t$ - 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 ($ФР_t$), 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 № 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
$Y_{k,j}(10)$	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" (gost.e-ecolog.ru
$Д_{Пi}$	доля валовой добавленной стоимости в стоимости товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru). В случае если период реализации инфраструктурного проекта превышает срок долгосрочного прогноза

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
		социально-экономического развития Российской Федерации, используются данные последнего прогнозного года
$К_{Ипмi}$	коэффициент, характеризующий уровень использования производственных мощностей для выпуска товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Росстата с использованием данных по форме № 1-ДАП (gost.e-ecolog.ru дние доступные данные
$ИП_i^t$	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
$РИП_i^t$	стоимость i-го вида российской продукции, используемой на инвестиционной стадии в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Д_{ТТНi}$	доля валовой добавленной стоимости в стоимости выпуска отраслей транспорта и торговли	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$d_{ТТНi}$	доля торгово-транспортных наценок в стоимости товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$d_{п.импi}$	коэффициент полной импортоемкости товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$П_i^t$	стоимость i-го вида продукции, используемой на эксплуатационной стадии в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$В_i^t$	суммарный прирост выручки непосредственного участника инфраструктурного проекта от реализации товаров (работ, услуг) i-го вида в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$НП_{ПР\ k}^t$	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	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
μ_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 (gost.e-ecolog.ru)
$\mu_{тт}$	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 (gost.e-ecolog.ru)
$r_{ПР}^t$	ставка налога на прибыль организаций в году t	Налоговый кодекс Российской Федерации, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации
$\beta_{ФОТi}$	доля фонда оплаты труда в стоимости выпуска товаров (работ, услуг) i-го вида	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$r_{НДФЛ}^t$	ставка налога на доходы физических лиц в году t	Налоговый кодекс Российской Федерации, основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации
$r_{СТР}^t$	эффективный совокупный размер тарифов страховых взносов на обязательное	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	пенсионное страхование, обязательное социальное страхование и обязательное медицинское страхование в году t	Налогового кодекса Российской Федерации, основных направлений бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики Российской Федерации и данных Росстата (gost.e-ecolog.ru Последние доступные данные
$d_{чНi}$	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	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$d_{ПН}$	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 (gost.e-ecolog.ru)
$d_{чНПи}$	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 (gost.e-ecolog.ru)

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$d_{НП}$	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 (gost.e-ecolog.ru)
$ЗП^{n}_{СР}$	среднемесячная номинальная начисленная заработная плата работников в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в базовом году	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru дние доступные данные
$И^{t}_{ипц}$	прогнозный индекс потребительских цен в году t, в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России (gost.e-ecolog.ru)
$КП^{t}_{ПАС}$	прогнозное количество пассажиров различных видов транспорта при реализации инфраструктурного проекта в году t, человек	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ЭВ^{t}_{ТС}$	экономия времени в пути транспортных средств при реализации инфраструктурного проекта в году t, часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$КП^{t}_{ПЕР}$	прогнозное количество персонала, осуществляющего эксплуатацию транспортных средств, при реализации	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	инфраструктурного проекта в году t, человек	
$ИД^{t}_{ГРУЗ}$	прогнозная интенсивность движения грузового транспорта в году t реализации инфраструктурного проекта, транспортных средств/год	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ССт^{n}_{Г}$	средняя стоимость перевозимого груза в ценах базового года	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

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$Кр_{Ст}$	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 gost.e-ecolog.ru дние доступные данные
$Дн^t$	количество календарных дней в году t эксплуатационной стадии инфраструктурного проекта	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
K	количество участков пути следования с однородными дорожными условиями	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
N^t_k	среднегодовая суточная интенсивность движения на k-м участке в году t, автомобилей/сутки	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
L_k	протяженность k-го участка с однородными дорожными условиями, километров	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$k^t_{Сп}$	коэффициент смещения пассажиропотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Q^t_{ут}$	количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 1 млн. пассажиров в год на пути	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	следования в году t человек (в том числе в сценарии "без реализации" инфраструктурного проекта)	
$Q^t_{УР}$	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)	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$K_{ИТ}$	итоговый коэффициент аварийности	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"
$B^t_{пенсМ}$	возраст, установленный законодательством Российской Федерации о трудовых пенсиях, по достижении которого мужчины получают право на трудовую пенсию по	законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	старости для года t реализации инфраструктурного проекта	
$В^t_{пенсЖ}$	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	законодательство Российской Федерации о трудовых пенсиях
$Ч^t_{муж}$	прогнозная численность мужчин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru
$Ч^t_{жен}$	прогнозная численность женщин в Российской Федерации в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru
$В^t_n$	возраст населения в n-й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru
$Ч^t_n$	численность населения в n-й возрастной группе в году t реализации инфраструктурного проекта	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru
$Ч_{уг}$	количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте	данные МВД России (gost.e-ecolog.ru Последние доступные

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год	данные
$Ч_{ДТП}$	количество дорожно-транспортных происшествий в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, в год	данные МВД России (gost.e-ecolog.ru Последние доступные данные
$Ч_{ур}$	количество раненых в дорожно-транспортных происшествиях в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект, человек/год	данные МВД России (gost.e-ecolog.ru Последние доступные данные
m_i	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"

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$К_{ДТПгр}$	удельный вес дорожно-транспортных происшествий с участием грузового транспорта для субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные МВД России (gost.e-ecolog.ru Последние доступные данные
$k^t_{Сг}$	коэффициент смещения грузопотока с существующего на предполагаемый маршрут движения при реализации инфраструктурного проекта в году t	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$ВДС_{отр.i.}$	величина валовой добавленной стоимости i-й отрасли экономики субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$И^t_{ВВПдефл}$	прогнозный индекс-дефлятор валового внутреннего продукта Российской Федерации в году t, в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России (gost.e-ecolog.ru)
N	численность населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru дние доступные данные

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$К_{вдсi}$	коэффициент изменения валовой добавленной стоимости i-ой отрасли экономики при изменении численности агломерации	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru)
$Р^{t}_{гор}$	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
ΔT_t	экономия времени прохождения существующего маршрута в результате реализации инфраструктурного проекта в сфере автомобильного транспорта в году t, часов	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Р_{нас}$	плотность населения на 1 кв. км в субъекте Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата (gost.e-ecolog.ru) доступные данные
$К_{урб}$	доля численности городского населения в общей численности населения субъекта Российской Федерации, на территории которого реализуется инфраструктурный проект	данные Росстата gost.e-ecolog.ru доступные данные

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
$ПрВ_{реал_i}^{t}$	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	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Цп_i^t$	долгосрочная прогнозная внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги) i-го вида в году t, в рублях	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$Цп_i^n$	внутрироссийская цена единицы товара (работы, услуги) i-го вида в базовом году, в рублях	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта
$И_{i\ дефл}^{t}$	прогнозный индекс-дефлятор по i-му виду экономической деятельности в году t, в процентах	прогноз социально-экономического развития Российской Федерации, подготавливаемый Минэкономразвития России (gost.e-ecolog.ru)
ВВП	объем внутреннего валового продукта Российской Федерации	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
		(gost.e-ecolog.ru). Последние доступные данные
$ФОТ_{нр}$	расходы на оплату труда наемных работников по экономике в целом	данные Минэкономразвития России, подготавливаемые с использованием таблиц "затраты-выпуск" межотраслевого баланса (gost.e-ecolog.ru). Последние доступные данные
$НОнк_i^t$	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
$НОпр_i^t$	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
$ФР_t$	фиксированные расходы федерального бюджета и бюджетов субъектов Российской Федерации (при наличии), осуществляемые для реализации	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник информации
	инфраструктурного проекта в году t	
$МГД_t$	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
$ГГ_t$	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	документация, представляемая инициатором инфраструктурного проекта

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к методике оценки социально-экономических эффектов от проектов строительства (реконструкции) и эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, планируемых к реализации с привлечением средств федерального бюджета, а также с предоставлением государственных гарантий Российской Федерации и налоговых льгот

П Е Р Е Ч Е Н Ь

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 A	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 B	ДОБЫЧА ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ	
Класс 05	Добыча угля	
Подкласс 06.1	Добыча сырой нефти и нефтяного (попутного) газа	

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
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 C	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	

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
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	

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 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 T	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 A	ПРОДУКЦИЯ СЕЛЬСКОГО, ЛЕСНОГО И РЫБНОГО ХОЗЯЙСТВА	

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
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 B	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 C	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	

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
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	

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 M	УСЛУГИ, СВЯЗАННЫЕ С НАУЧНОЙ, ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ И ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ	
Раздел N	УСЛУГИ АДМИНИСТРАТИВНЫЕ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ	
Раздел O	УСЛУГИ В СФЕРЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ; УСЛУГИ ПО ОБЯЗАТЕЛЬНОМУ СОЦИАЛЬНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ	
Раздел P	УСЛУГИ В ОБЛАСТИ ОБРАЗОВАНИЯ	
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 T	ТОВАРЫ И УСЛУГИ РАЗЛИЧНЫЕ, ПРОИЗВОДИМЫЕ ДОМАШНИМИ ХОЗЯЙСТВАМИ ДЛЯ СОБСТВЕННОГО ПОТРЕБЛЕНИЯ, ВКЛЮЧАЯ УСЛУГИ РАБОТОДАТЕЛЯ ДЛЯ ДОМАШНЕГО ПЕРСОНАЛА	

gost.e-ecolog.ru