МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

1 августа 2016 г. Москва № 221

МИНИСТЕРСТВО ЮСТИЦИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ЗАРЕГИСТРИРОВАНО
Регистрационный № 43212
от "12" августа 2016

Об утверждении Методики отбора проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов

В соответствии с пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2016 г. № 329 «Об утверждении Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 17, ст. 2421; Официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru , 2016, № 0001201605230025) п р и к а з ы в а ю :

Утвердить прилагаемую Методику отбора проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов.

Министр М.Ю. Соколов

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ ДЕПАРТАМЕНТ

Верно:
Консультант отдела документационного обеспечения Е.А. Морозова

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕНА
приказом Минтранса России
от 1 августа 2016 г. № 221

Методика
отбора проектов строительства (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов

I. Общие положения

1. Настоящая методика устанавливает порядок отбора региональных концессионных проектов, предусматривающих комплекс мероприятий по строительству (реконструкции) автомобильных дорог (участков автомобильных дорог) регионального или межмуниципального значения с твердым покрытием и (или) искусственных дорожных сооружений на них, реализуемых на основе концессионных соглашений и подлежащих эксплуатации на платной основе (далее - региональный концессионный проект), для оказания государственной поддержки бюджетам субъектов Российской Федерации в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих мероприятия по реализации таких проектов в соответствии с разделом III Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, включая проекты, реализуемые с применением механизмов государственно-частного партнерства, и строительство, реконструкцию и ремонт уникальных искусственных дорожных сооружений по решениям Правительства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2016 г. № 329 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2016, № 17, ст. 2421; Официальный интернет-портал правовой информации gost.e-ecolog.ru , 2016, № 0001201605230025) (далее – методика, государственная поддержка, правила).

2. Настоящая методика устанавливает:

2.1. Требования к региональным концессионным проектам.

2.2. Перечень документов, представляемых в составе заявки на получение иных межбюджетных трансфертов, предусматривающий в том числе наличие заключения о проведении публичного технологического и ценового аудита регионального концессионного проекта, в случаях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2013 г. № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных

инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 20, ст. 2478; 2014, № 14, ст. 1627; 2015, № 2, ст. 459; 2015, № 50, ст. 7181), а также заключения внешнего консультанта в отношении финансовой модели регионального концессионного проекта, разрабатываемого организацией, соответствующей критериям к уполномоченному финансовому консультанту, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2010 г. № 1016 «Об утверждении Правил отбора инвестиционных проектов и принципалов для предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым на осуществление инвестиционных проектов» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 52 (ч. 1), ст. 7081; 2011, № 34, ст. 4992; 2013, № 24, ст. 3002; 2014, № 27, ст. 3774; 2015, № 22, ст. 3235; 2016, № 19, ст. 2688).

2.3. Порядок расчета интегральной оценки регионального концессионного проекта по критериям отбора, в том числе по технико-экономическим индикаторам и показателям эффективности, определяемым в соответствии с методикой отбора проектов.

2.4. Порядок расчета и весовые коэффициенты технико-экономических индикаторов и показателей эффективности.

2.5. Порядок и сроки формирования рейтинга регионального концессионного проекта на основе анализа интегральных оценок всех региональных концессионных проектов, участвующих в отборе, и перечня приоритетных региональных концессионных проектов.

2.6. Порядок создания межведомственной комиссии, утверждения положения об этой комиссии и ее персонального состава.

2.7. Иные положения, регулирующие порядок отбора региональных концессионных проектов для предоставления иных межбюджетных трансфертов.

3. Реализация регионального концессионного проекта инициатором проекта - высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации осуществляется на основании концессионного соглашения, заключаемого в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 г. № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2005, № 30 (ч. 2), ст. 3126; 2007, № 46, ст. 5557, № 50, ст. 6245; 2008, № 27, ст. 3126; 2009, № 29, ст. 3582, ст. 3601; 2010, № 27, ст. 3436; 2011, № 30, ст. 4594, № 49, ст. 7015, № 50, ст. 7359; 2012, № 18, ст. 2130; 2013, № 19, ст. 2330, № 52 (ч. 1), ст. 7003; 2014, № 26, ст. 3386, № 30, ст. 4266; 2015, № 1 (ч. 1), ст. 11, № 45, ст. 6208, № 48 (ч. 1), ст. 6724; 2016, № 1 (ч. 1), ст. 11, ст. 80) (далее – инициатор проекта, концессионное соглашение, Закон о концессионных соглашениях).

4. Понятия «автомобильная дорога» и «искусственное дорожное сооружение» используются в значениях, указанных в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2007,

№ 46, ст. 5553; 2008, № 20, ст. 2251, № 30 (ч. 1), ст. 3597, № 30 (ч. 2), ст. 3616, № 49, ст. 5744; 2009, № 29, ст. 3582, № 39, ст. 4532, № 52 (ч. 1), ст. 6427; 2010, № 45, ст. 5753; 2011, № 7, ст. 901, № 15, ст. 2041, № 17, ст. 2310, № 29, ст. 4284, № 30 (ч. 1), ст. 4590, ст. 4591, № 49 (ч. 1), ст. 7015; 2012, № 26, ст. 3447, № 50 (ч. 5), ст. 6967; 2013, № 14, ст. 1652, № 30 (ч. 1), ст. 4083, № 52 (ч. 1), ст. 7003; 2014, № 6, ст. 566, № 22, ст. 2770, № 26 (ч. 1), ст. 3377, № 43, ст. 5795; 2015, № 1 (ч. 1), ст. 72, № 29 (ч. 1), ст. 4350, ст. 4359, ст. 4374, № 48 (ч. 1), ст. 6723, № 51 (ч. 3), ст. 7249; 2016, № 1 (ч. 1), ст. 74, № 7, ст. 914) (далее – объект концессионного соглашения). При этом под региональным концессионным проектом в отношении искусственного дорожного сооружения для целей методики признается проект по созданию (реконструкции) искусственного дорожного сооружения (мост, тоннель и др.), стоимость строительства или реконструкции которого в рамках регионального концессионного проекта составляет не менее 80 % от стоимости реализации проекта – стоимости строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения (за вычетом расходов на подготовку проектной документации), содержащейся в паспорте проекта и приведенной в ценах соответствующих лет с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал, без НДС (далее – стоимость реализации проекта).

5. Государственная поддержка за счет средств федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов на обеспечение исполнения обязательств инициатора проекта по строительству (реконструкции) объекта концессионного соглашения в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих мероприятия по реализации указанных проектов, направляется в бюджет субъекта Российской Федерации в размере, не превышающем 50 % от стоимости реализации проекта, – для регионального концессионного проекта в отношении автомобильной дороги, или в размере, не превышающем 75 % от стоимости реализации проекта, – для регионального концессионного проекта в отношении искусственного дорожного сооружения. В структуре финансирования регионального концессионного проекта должно быть предусмотрено финансирование за счет средств внебюджетных источников в объеме не менее 15 % от стоимости реализации проекта.

II. Требования к региональным концессионным проектам

6. К отбору допускаются региональные концессионные проекты, соответствующие следующим требованиям:

6.1. Стоимость строительства (реконструкции) объекта концессионного соглашения (за вычетом расходов на подготовку проектной документации), в отношении которой получено положительное заключение в соответствии с пунктом 7.6 настоящей методики и которая приведена в ценах соответствующих лет с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал, с НДС, превышает полтора миллиарда рублей.

6.2. Региональная программа субъекта Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства предусматривает реализацию регионального концессионного проекта, направленного на строительство (реконструкцию) объекта концессионного соглашения.

6.3. Результаты реализации регионального концессионного проекта учтены в значениях целевых показателей региональной программы субъекта Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства.

6.4. Объект концессионного соглашения включен в соответствующие документы территориального планирования.

III. Перечень документов, представляемых в составе заявки на получение иных межбюджетных трансфертов, предусматривающий в том числе наличие заключения о проведении публичного технологического и ценового аудита регионального концессионного проекта в случаях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2013 г. № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации», а также заключения внешнего консультанта в отношении финансовой модели регионального концессионного проекта, разрабатываемого организацией, соответствующей критериям к уполномоченному финансовому консультанту, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2010 г. № 1016 «Об утверждении Правил отбора инвестиционных проектов и принципалов для предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам либо облигационным займам, привлекаемым на осуществление инвестиционных проектов»

7. Инициатор проекта представляет в Федеральное дорожное агентство – федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, в том числе в области учета автомобильных дорог, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в установленной сфере деятельности (далее – уполномоченный орган), заявление на участие в отборе проектов, составленное согласно приложению № 1 к настоящей методике, к которому прилагаются подготовленные в соответствии с установленными в методике требованиями следующие документы (далее – заявка):

7.1. Паспорт проекта, содержащий краткую информацию об основных технических, юридических, финансовых, экономических и иных параметрах регионального концессионного проекта, а также значения интегральной оценки концессионного проекта в соответствии с методикой, составленный по образцу согласно приложению № 2 к настоящей методике (далее – паспорт проекта).

7.2. Пояснительная записка в отношении регионального концессионного проекта (далее – пояснительная записка), содержащая:

7.2.1. Сведения о включении объекта концессионного соглашения в соответствующие документы территориального планирования субъектов Российской Федерации.

7.2.2. Сведения о наличии регионального концессионного проекта, направленного на строительство (реконструкцию) объекта концессионного соглашения, в региональной программе субъекта Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства.

7.2.3. Сведения, подтверждающие, что результаты реализации регионального концессионного проекта учтены в значениях целевых показателей региональной программы субъекта Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства.

7.2.4. Сведения о технических составляющих реализации регионального концессионного проекта, в том числе описание объекта концессионного соглашения, с указанием основных технико-экономических параметров, конструктивных, инженерно-технических, архитектурно-планировочных, функционально-технологических решений, применения инновационных, наукоемких, энергосберегающих и ресурсосберегающих технологий.

7.2.5. Сведения о проектной документации и проведенных инженерных изысканиях, подготовленных в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 «О составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 8, ст. 744; 2009, № 21, ст. 2576, № 52 (ч. 1), ст. 6574; 2010, № 16, ст. 1920, № 51 (ч. 3), ст. 6937; 2011, № 8, ст. 1118; 2012, № 27, ст. 3738, № 32, ст. 4571; 2013, № 17, ст. 2174, № 20, ст. 2478, № 32, ст. 4328; 2014, № 14, ст. 1627, № 50, ст. 7125; 2015, № 31, ст. 4700, № 45, ст. 6245; 2016, № 5, ст. 698), положительном заключении государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий, положительном заключении о достоверности определения сметной стоимости (при наличии).

7.2.6. Сведения о достигаемых социально-экономических эффектах, связанных с реализацией регионального концессионного проекта.

7.2.7. Сведения о показателе «Уровень развития сферы государственно-частного партнерства в субъекте Российской Федерации» (в отношении субъекта Российской Федерации – инициатора проекта), порядок определения которого установлен распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2014 г. № 570-р (Собрание законодательства Российской Федерации, 2014, № 16, ст. 1906, № 27, ст. 3787; 2015, № 8, ст. 1179, № 36, ст. 5109; 2016, № 1 (ч. 2), ст. 313).

7.2.8. Расчет стоимости реализации регионального концессионного проекта, объем и сроки осуществления необходимых капитальных затрат, источники финансирования.

7.2.9. Описание потенциальных ограничений для успешной реализации регионального концессионного проекта.

7.2.10. Описание влияния успешной реализации регионального концессионного проекта на осуществление инвестиционной и хозяйственной деятельности организаций (предприятий), расположенных на территории субъекта Российской Федерации, с указанием перечня действующих и предполагаемых к созданию организаций (предприятий), количества вновь создаваемых рабочих мест, объемов привлекаемых инвестиций в разрезе источников финансирования с приложением

заполненной формы согласно образцу, приведенному в приложении № 2а к настоящей методике.

7.3. Копия полученного положительного заключения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту концессионного соглашения, а также копия положительного заключения о достоверности определения сметной стоимости, осуществленного государственным учреждением, подведомственным Министерству строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (при наличии).

7.4. Копия пояснительной записки к проектной документации по объекту концессионного соглашения (при наличии).

7.5. Копия заключения о проведении публичного технологического и ценового аудита регионального концессионного проекта в случаях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2013 г. № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2013, № 20, ст. 2478; 2014, № 14, ст. 1627; 2015, № 2, ст. 459, № 50, ст. 7181) (при наличии).

7.6. Копия заключения в отношении технических исходных данных регионального концессионного проекта, соответствующего следующим требованиям:

7.6.1. В заключении содержатся результаты проверки обоснованности и достаточности, а также сравнения с объектами-аналогами, следующих данных:

7.6.1.1. Расчета стоимости строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения.

7.6.1.2. Графика производства работ по строительству или реконструкции объекта концессионного соглашения.

7.6.1.3. Расчетов по стоимости и срокам эксплуатации и проведения ремонтов объекта концессионного соглашения.

7.6.2. В заключении содержатся результаты проверки обоснованности и достаточности следующих данных:

7.6.2.1. Обоснования прогнозов интенсивности движения по объекту концессионного соглашения с учетом установленного тарифа для разных категорий транспортных средств согласно транспортной модели – математической модели загрузки транспортной сети, создаваемой на основе транспортных изысканий, предназначенной для моделирования транспортных потоков и служащей для их прогноза в транспортных сетях для целей оценки потенциального спроса и уровня загрузки отдельных элементов транспортной сети (далее – транспортная модель);

7.6.2.2. Обоснования данных о среднем расходе топлива и средней скорости транспортных средств для разных категорий транспортных средств.

7.6.2.3. Обоснования данных о количестве пассажиров в транспортных средствах для разных категорий транспортных средств.

7.6.2.4. Расчетов технико-экономических индикаторов регионального концессионного проекта, произведенных в соответствии с настоящей методикой.

7.6.3. В заключении проводится анализ основных материальных и трудовых затрат строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения по сравнению с рыночными данными по ценам/средним затратам на соответствующие ресурсы при строительстве или реконструкции аналогичных объектов в сопоставимых по параметрам субъектах Российской Федерации.

7.6.4. В резолютивной части заключения указываются результаты проведенного анализа и сравнения с объектами-аналогами и (или) иные комментарии.

7.7. Годовые прогнозы интенсивности движения по объекту концессионного соглашения по всем категориям транспортных средств за весь срок реализации регионального концессионного проекта, созданные на базе транспортной модели.

7.8. Финансовая математическая модель, которая позволяет прогнозировать финансовые потоки регионального концессионного проекта, рассчитывать показатели экономической деятельности и финансовой эффективности, а также оценивать их зависимость от исходных данных, и которая подготовлена в соответствии с приложением № 3 к настоящей методике (далее - финансовая модель).

7.9. Копия заключения внешнего консультанта в отношении финансовой модели, соответствующего следующим требованиям:

7.9.1. В заключении отражается следующее:

7.9.1.1. Соответствие финансовой модели требованиям, указанным в приложении № 3 к настоящей методике.

7.9.1.2. Достаточность информации в финансовой модели для расчета показателей эффективности и корректность расчетов показателей эффективности.

7.9.1.3. Корректность построения финансовой модели во всех существенных аспектах с точки зрения логики и целостности, достоверность, полнота и точность результатов моделирования.

7.9.1.4. Возможность на основании используемых в финансовой модели методов расчета достоверно во всех существенных аспектах подготовить прогнозные формы отчета о движении денежных средств, отчета о прибылях и убытках, бухгалтерский баланс и осуществить расчет показателей эффективности, в том числе исходя из ряда операционных, финансовых и экономических допущений, установленных в финансовой модели.

7.9.1.5. Соответствие ключевых допущений и вводных данных в финансовой модели данным, содержащимся в книге допущений, оформленной в соответствии с требованиями, указанными в приложении № 3 к настоящей методике.

7.9.1.6. Соответствие финансовой модели действующему законодательству Российской Федерации о налогах и сборах, законодательству Российской Федерации о бухгалтерском учете во всех существенных аспектах.

7.9.2. Заключение готовится внешним консультантом, соответствующим критериям к уполномоченному финансовому консультанту, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 14 декабря 2010 г. № 1016 «Об утверждении Правил отбора инвестиционных проектов и принципалов для предоставления государственных гарантий Российской Федерации по кредитам

либо облигационным займам, привлекаемым на осуществление инвестиционных проектов» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, № 52 (ч. 1), ст. 7081; 2011, № 34, ст. 4992; 2013, № 24, ст. 3002; 2014, № 27, ст. 3774; 2015, № 22, ст. 3235; 2016, № 19, ст. 2688).

7.10. Сведения о проведении публичных обсуждений (презентации) регионального концессионного проекта с потенциальными участниками, и (или) письма поддержки финансирующих организаций регионального концессионного проекта, и (или) иные документы, которые, по мнению инициатора проекта, являются существенными для проведения отбора проектов (при наличии).

8. Документы, предусмотренные подпунктами 7.1 – 7.6 и 7.9 – 7.10 настоящей методики, представляются в уполномоченный орган в двух экземплярах на бумажном носителе и в двух экземплярах на электронных носителях.

9. Документы, предусмотренные подпунктами 7.7 и 7.8 настоящей методики, предоставляются в двух экземплярах в электронном виде на дисках CD-ROM или DVD-ROM с нанесенным именем файла на обложке дисков и на самих дисках (не допускается использование перезаписываемых носителей (CD-RW, DVD-RW и т.п.).

10. Документы, предусмотренные подпунктами 7.1 – 7.6 и 7.9 – 7.10 настоящей методики, должны быть прошиты (каждый отдельно), подписаны (заверены) уполномоченным должностным лицом высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации – инициатора проекта, подпись которого должна быть скреплена печатью высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации – инициатора проекта.

11. Ответственность за достоверность предоставленных в составе заявки информации и документов несет исключительно инициатор проекта.

IV. Порядок расчета интегральной оценки регионального концессионного проекта по критериям отбора, в том числе по технико-экономическим индикаторам и показателям эффективности, определяемым в соответствии с методикой отбора проектов

12. Для целей настоящей методики интегральная оценка - взвешенная сумма значений каждого критерия отбора регионального концессионного проекта с учетом весовых коэффициентов критериев отбора (далее - интегральная оценка) рассчитывается на основе значений баллов по критериям отбора.

13. При проведении интегральной оценки используются значения баллов по критериям отбора, указанные инициатором проекта в паспорте проекта и рассчитанные инициатором проекта в соответствии с настоящей методикой.

14. Критерии отбора включают в себя технико-экономические индикаторы и показатели эффективности и определены главой V настоящей методики.

15. При расчете баллов по критериям отбора инициатором должны использоваться данные и информация из источников, приведенных в приложении № 4 к настоящей методике.

16. В целях подготовки данных, необходимых для расчета интегральной оценки, используются следующие технико-экономические индикаторы:

16.1. Для региональных концессионных проектов в отношении автомобильной дороги, - прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования.

16.2. Для региональных концессионных проектов в отношении искусственного дорожного сооружения, - прогнозная интенсивность движения по искусственному дорожному сооружению.

16.3. Для любого регионального концессионного проекта - снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования в регионе реализации регионального концессионного проекта.

16.4. Для любого регионального концессионного проекта - степень готовности регионального концессионного проекта.

17. Технико-экономические индикаторы определяются в соответствии с настоящей методикой.

18. В целях подготовки данных, необходимых для расчета интегральной оценки, в отношении любого регионального концессионного проекта используются следующие показатели эффективности:

18.1. Показатели финансовой эффективности: чистая приведенная стоимость регионального концессионного проекта и чистая приведенная стоимость собственного капитала.

18.2. Показатель бюджетной эффективности: индекс бюджетной эффективности.

18.3. Показатель социально-экономической эффективности: расширенная чистая приведенная стоимость.

18.4. Показатель уменьшения доли государственной поддержки.

18.5. Показатель увеличения доли внебюджетного финансирования.

19. Показатели эффективности определяются в соответствии с настоящей методикой.

20. Интегральная оценка регионального концессионного проекта (Ef_{int}) определяется как средневзвешенная сумма оценок на основе расчета баллов по критериям отбора и рассчитывается по следующей формуле:

$$Ef_{int} = \sum_{j=1}^{N} \alpha_j b_j$$

где:

α_j – весовой коэффициент для критерия отбора j;

b_j – балл по критерию отбора j;

N – общее число критериев отбора.

21. Балл оценки по критерию отбора определяется согласно главе V настоящей методики.

22. При определении интегральной оценки регионального концессионного проекта следует использовать весовые коэффициенты, приведенные в приложении № 5 к настоящей методике.

V. Порядок расчета и весовые коэффициенты технико-экономических индикаторов и показателей эффективности

23. Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования.

23.1. Значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования рассчитывается в случае, если объектом концессионного соглашения по региональному концессионному проекту является автомобильная дорога.

23.2. Значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования рассчитывается на основании сравнения расчетной величины относительного прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования с пороговыми значениями, приведенными в пунктах 23.5, 23.6 и 23.7 настоящей методики.

23.3. Относительный прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования (Ext_p) определяется по следующей формуле:

$$Ext_p = \frac{Ext_{new}}{Ext_{old}} * 100 - 100$$

где:

Ext_{new} – протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения в регионе реализации регионального концессионного проекта с учетом протяженности объекта концессионного соглашения (в соответствии со строительной длиной объекта концессионного соглашения), км;

Ext_{old} – протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования регионального значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, км.

23.4. Значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования может принимать значения 0, 0.5 и 1 балл.

23.5. В случае если расчетная величина относительного прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования находится в пределах от 0,5 по 1,0 (включительно), то значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 0.5 балла.

23.6. В случае если расчетная величина относительного прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования превышает значение 1,0, то значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 1 балл.

23.7. В случае если расчетная величина относительного прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования менее значения 0,5, то значение балла по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 0 баллов.

24. Прогнозная интенсивность движения по искусственному дорожному сооружению.

24.1. Значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению рассчитывается в случае, если реализуется региональный концессионный проект в отношении искусственного дорожного сооружения.

24.2. Значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению определяется на основании максимальных значений прогнозной интенсивности по объекту концессионного соглашения.

24.3. Значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению может принимать значения 0, 0.5 и 1 балл.

24.4. В случае если в рамках реализации регионального концессионного проекта в отношении искусственного дорожного сооружения, прогнозная интенсивность движения по которому превышает 14 000 приведенных автомобилей в сутки, то значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению принимает значение 1 балл.

24.5. В случае если в рамках реализации регионального концессионного проекта в отношении искусственного дорожного сооружения, прогнозная интенсивность движения по которому находится в пределах от 6 000 по 14 000 (включительно) приведенных автомобилей в сутки, то значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению принимает значение 0.5 балла.

24.6. В случае если в рамках реализации регионального концессионного проекта в отношении искусственного дорожного сооружения, прогнозная интенсивность движения по которому ниже 6 000 приведенных автомобилей в сутки, то значение балла по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению принимает значение 0 баллов.

25. Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования.

25.1. Значение балла по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования рассчитывается на основании сравнения расчетной величины относительного снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта с пороговыми значениями, приведенными в пунктах 25.4, 25.5 и 25.6 настоящей методики.

25.2. Относительное снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта ($Overload_p$) определяется на основании данных транспортного моделирования по следующей формуле:

$$Overload_p = \left(\frac{OL_{old}}{ExtA_{old}} - \frac{OL_{new}}{ExtA_{new}}\right) * 100$$

где:

OL_{old} – протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, км;

$ExtA_{old}$ – протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, км;

OL_{new} – протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки после ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения, км;

$ExtA_{new}$ – протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта с учетом протяженности объекта концессионного соглашения (в соответствии со строительной длиной объекта концессионного соглашения), км.

25.3. Значение балла по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования может принимать значения 0, 0.5 и 1 балл.

25.4. В случае если расчетная величина относительного снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования находится в пределах от 1,0 по 2,0 (включительно), то значение балла по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 0.5 балла.

25.5. В случае если расчетная величина относительного снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования превышает значение 2,0, то значение балла по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 1 балл.

25.6. В случае если расчетная величина относительного снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации

регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования менее значения 1,0, то значение балла по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования принимает значение 0 баллов.

26. Степень готовности регионального концессионного проекта.

26.1. Значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта определяется на момент подачи заявки инициатором проекта.

26.2. Значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта может принимать значения 0, 0.5 и 1 балл.

26.3. В случае если региональный концессионный проект находится на этапе подготовки концессионного соглашения, то есть в отношении регионального концессионного проекта опубликовано сообщение о проведении конкурса на право заключения концессионного соглашения, но конверты с заявками на участие в конкурсе не вскрыты в соответствии со статьей 28 Закона о концессионных соглашениях, и в отношении объекта концессионного соглашения не разработана проектная документация, то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 0 баллов.

26.4. В случае если региональный концессионный проект находится на этапе конкурса, то есть в отношении регионального концессионного проекта вскрыты конверты с заявками на участие в конкурсе в соответствии со статьей 28 Закона о концессионных соглашениях (что подтверждается протоколом проведения предварительного отбора участников конкурса, оформленным в соответствии со статьей 29 Закона о концессионных соглашениях) и участниками конкурса признаны не менее двух заявителей, но концессионное соглашение с концессионером не заключено, и в отношении объекта концессионного соглашения не разработана проектная документация, то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 0.5 балла.

26.5. В случае если в отношении объекта концессионного соглашения разработана проектная документация и в отношении нее получено положительное заключение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту концессионного соглашения, то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 0.5 балла.

26.6. В случае если в отношении регионального концессионного проекта в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» размещено предложение о заключении концессионного соглашения в целях принятия заявок о готовности к участию в конкурсе на заключение концессионного соглашения в соответствии со статьей 37 Закона о концессионных соглашениях, то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта также принимает значение 0,5 балла.

26.7. В случае если региональный концессионный проект находится на этапе конкурса, то есть в отношении регионального концессионного проекта участниками

конкурса признаны не менее двух заявителей (что подтверждается протоколом проведения предварительного отбора участников конкурса), но концессионное соглашение с концессионером не заключено, и в отношении объекта концессионного соглашения разработана проектная документация (при этом в отношении нее получено положительное заключение государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий по объекту концессионного соглашения), то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 1 балл.

26.8. В случае если региональный концессионный проект находится на этапе заключения кредитных соглашений, то есть в отношении регионального концессионного проекта заключено концессионное соглашение с концессионером, но не заключены кредитные соглашения, то значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 1 балл.

26.9. Во всех остальных случаях, не указанных в пунктах 26.3 – 26.8 настоящей методики, значение балла по критерию степени готовности регионального концессионного проекта принимает значение 0.

27. Финансовая эффективность.

27.1. Значение балла по критерию финансовой эффективности рассчитывается на основании сравнения расчетных величин чистой приведенной стоимости регионального концессионного проекта и чистой приведенной стоимости собственного капитала с пороговыми значениями, приведенными в пунктах 27.9 и 27.10 настоящей методики.

27.2. Значение показателя чистой приведенной стоимости регионального концессионного проекта ($NPV_{project}$) определяется по следующей формуле:

$$NPV_{project} = \sum_{t=0}^{T} \frac{FCFF_t}{(1 + r_{pr})^t}$$

где:

$FCFF_t$ – свободный денежный поток регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

r_{pr} – ставка дисконтирования для регионального концессионного проекта, %;

t – период времени;

T – последний период реализации регионального концессионного проекта.

27.3. Значение показателя свободного денежного потока в каждом периоде t ($FCFF_t$) определяется по следующей формуле:

$$FCFF_t = OCF_t + ICF_t + CG_t - Tax * IP_t$$

где:

OCF_t – операционный денежный поток регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

ICF_t – инвестиционный денежный поток, направляемый на осуществление дорожной деятельности в отношении регионального концессионного проекта в периоде t, руб. (не включает в себя нематериальные активы, имущественные вклады, ценные бумаги);

CG_t – денежный поток по финансированию за счет средств бюджета затрат на строительство или реконструкцию объекта концессионного соглашения в периоде t, руб.;

Tax – ставка налога на прибыль, %;

IP_t – проценты и комиссии, начисленные по всем заемным источникам финансирования регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

t — период времени.

27.4. Значение показателя ставки дисконтирования для регионального концессионного проекта (r_{pr}) устанавливается на уровне значения ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, установленного на начало года подачи заявки, увеличенного на 300 базисных пунктов.

27.5. Значение показателя чистой приведенной стоимости собственного капитала (NPV_{equity}) определяется по следующей формуле:

$$NPV_{equity} = \sum_{t=0}^{T} \frac{FCFE_t}{(1 + r_e)^t}$$

где:

$FCFE_t$ – свободный денежный поток собственного капитала в периоде t, руб.;

r_e – стоимость собственного капитала, %;

t – период времени;

T – последний период реализации регионального концессионного проекта.

27.6. Значение показателя свободного денежного потока собственного капитала в каждом периоде t ($FCFE_t$) определяется по следующей формуле:

$$FCFE_t = FCFF_t + Tax * IP_t - IP_{debt,t} + PP_t$$

где:

$FCFF_t$ – свободный денежный поток регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

Tax – ставка налога на прибыль, %;

IP_t – проценты и комиссии, начисленные по всем заемным источникам финансирования регионального концессионного проекта в периоде t, руб..;

$IP_{debt,t}$ – проценты и комиссии, уплаченные по всем заемным источникам финансирования регионального концессионного проекта за исключением выплачиваемых в отношении собственного капитала в периоде t, руб.;

PP_t – средства полученные по соглашениям по заемному финансированию за вычетом средств, направленных на погашение основного тела долга по соглашениям по заемному финансированию, в периоде t, руб.;

t – период времени.

27.7. Значение показателя стоимости собственного капитала (r_e) устанавливается на уровне значения ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, установленного на начало года подачи заявки, увеличенного на 700 базисных пунктов.

27.8. Значение балла по критерию финансовой эффективности может принимать значения 0 и 1 балл.

27.9. В случае если значения показателей чистой приведенной стоимости регионального концессионного проекта и чистой приведенной стоимости собственного капитала достигают положительных значений (более 0 одновременно), то значение балла по критерию финансовой эффективности принимает значение 1 балл.

27.10. В случае если хотя бы одно из значений показателей чистой приведенной стоимости регионального концессионного проекта и чистой приведенной стоимости собственного капитала не достигает положительного значения (менее или равно 0), то значение балла по критерию финансовой эффективности принимает значение 0 баллов.

28. Бюджетная эффективность.

28.1. Значение балла по критерию бюджетной эффективности рассчитывается на основании расчета индекса бюджетной эффективности (PI_b), определенного в соответствии со следующей формулой:

$$PI_b = \frac{\sum_{t=t_0}^{T} \frac{BCF_t}{(1+r_b)^t}}{\sum_{t=t_0}^{T} \frac{BIC_t}{(1+r_b)^t}}$$

где:

BCF_t – поступления в региональный бюджет в периоде t, руб.;

BIC_t – расходы регионального бюджета в периоде t, руб.;

r_b – ставка дисконтирования для бюджетных потоков, %;

t – период времени;

t_0 – период первых инвестиционных вложений регионального бюджета в рамках срока реализации регионального концессионного проекта;

T – последний период реализации регионального концессионного проекта.

28.2. Значение показателя поступлений в региональный бюджет (BCF_t) включает в себя прямой налоговый денежный поток регионального бюджета, возникающий непосредственно от реализации регионального концессионного проекта, и платежи по соглашению – любые суммы, поступающие от концедента концессионеру или от концессионера концеденту на эксплуатационной стадии регионального концессионного проекта (с даты ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения и до даты передачи объекта концессионного соглашения концеденту) в рамках концессионного соглашения, поступающие в региональный бюджет.

28.3. Значение показателя расходов регионального бюджета (BIC_t) включает в себя платежи из бюджета субъекта Российской Федерации на софинансирование инвестиционных затрат, платежи по соглашению, финансируемые за счет регионального бюджета, а также иные платежи регионального бюджета, связанные с реализацией регионального концессионного проекта.

28.4. Значение показателя ставки дисконтирования для бюджетных потоков (r_b) устанавливается на уровне значения ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, установленного на начало года подачи заявки.

28.5. Значение балла по критерию бюджетной эффективности принимает значение индекса бюджетной эффективности, определенного в соответствии с пунктом 28.1 настоящей методики.

29. Социально-экономическая эффективность.

29.1. Значение балла по критерию социально-экономической эффективности рассчитывается на основании сравнения расчетной величины показателя расширенной чистой приведенной стоимости с пороговыми значениями, приведенными в пунктах 29.14 и 29.15 настоящей методики.

29.2. Значение показателя расширенной чистой приведенной стоимости ($ENPV$) определяется по следующей формуле:

$$ENPV = \sum_{t=0}^{T} \frac{S_t}{(1 + r_b)^t}$$

где:

S_t – денежные потоки регионального концессионного проекта с учетом внешних эффектов в периоде t, руб.;

r_b – ставка дисконтирования для бюджетных потоков, %;

t – период времени;

T – последний период реализации регионального концессионного проекта.

29.3. Значение показателя денежных потоков регионального концессионного проекта с учетом внешних эффектов в периоде t (S_t) (потоков, вызванных реализацией регионального концессионного проекта) определяется по следующей формуле:

$$S_t = CFB_t + Eff.time_t + Eff.fuel_t + Eff.work_t + Eff.eco_t$$

где:

CFB_t – денежные потоки бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации в периоде t, руб.;

$Eff.time_t$ – монетизированная экономия времени для всех категорий транспортных средств в периоде t, руб.;

$Eff.fuel_t$ – монетизированная экономия топлива для всех категорий транспортных средств в периоде t, руб.;

$Eff.work_t$ – монетизированный эффект от создания новых рабочих мест в периоде t, руб.;

$Eff.eco_t$ – монетизированный эффект от снижения выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками в периоде t, руб.;

t – период времени.

29.4. Значение показателя денежных потоков бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации в периоде t (CFB_t) определяется как поступления в бюджеты всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, включающие в себя прямые налоговые денежные потоки бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, возникающие непосредственно от реализации регионального концессионного проекта, и доходы бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации, поступающие в виде платежей по соглашению, за вычетом расходов бюджетов всех уровней бюджетной системы

Российской Федерации, включающих в себя платежи из бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации на софинансирование инвестиционных затрат и расходы бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации на осуществление платежей по соглашению.

29.5. Значение показателя монетизированной экономии времени для всех категорий транспортных средств в периоде t ($Eff.time_t$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.time_t = \sum_{i=1}^{I} Eff.time_{i\,t}$$

где:

$Eff.time_{cat\,i\,t}$ – монетизированная экономия времени для i-той категории транспортных средств в периоде t, руб.;

i – категория транспортного средства;

I – общее количество категорий транспортных средств для регионального концессионного проекта

t – период времени.

29.6. Значение показателя монетизированной экономии времени для i -той категории транспортных средств в периоде t ($Eff.time_{i\,t}$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.time_{i\,t} = \left(\frac{L_{old}}{V_{i\,old}} - \frac{L_{new}}{V_{i\,new}}\right) * Traff_{i\,t} * Pass_i * \frac{1}{8} * \frac{\text{ВРП}_t}{365 * Pop_t} * d_t$$

где:

L_{old} – протяженность существующего маршрута, км;

$V_{i\,old}$ – средняя скорость движения i-той категории транспортных средств по существующему маршруту, км/ч;

L_{new} – протяженность нового маршрута, км;

$V_{i\,new}$ – средняя скорость движения i-той категории транспортных средств по новому маршруту, км/ч;

$Traff_{i\,t}$ – прогнозная интенсивность i-той категории транспортных средств в периоде t, авт./сут.;

$Pass_i$ – среднее количество пассажиров в i-той категории транспортных средств, чел./авт.;

8 – продолжительность рабочего дня, часов/сут.;

365 – количество дней в году;

ВРП_t – прогнозное значение ВРП региона за год, содержащий период t, руб./год;;

Pop_t – прогнозная численность населения региона в периоде t, чел.;

d_t – количество дней в периоде t;

t – период времени.

29.7. Значение показателя монетизированной экономии топлива для всех категорий транспортных средств в периоде t ($Eff.fuel_t$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.fuel_t = \sum_{i=1}^{I} Eff.fuel_{i\,t}$$

где:

$Eff.fuel_{i\,t}$ – монетизированная экономия топлива для i-той категории транспортных средств в периоде t, руб.;

i – категория транспортного средства;

I – общее количество категорий транспортных средств для регионального концессионного проекта;

t – период времени.

29.8. Значение показателя монетизированной экономии топлива для i-той категории транспортных средств в периоде t ($Eff.fuel_{i\,t}$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.fuel_{i\,t} = (FC_{ow\,i} * L_{old} - FC_{nw\,i} * L_{new}) * Traff_{i\,t} * Fprice_{i\,t} * d_t$$

где:

$FC_{ow\,i}$ – средний расход топлива автомобилем i-той категории транспортных средств при движении по существующему маршруту, л/км*авт;

L_{old} – протяженность существующего маршрута, км;

$FC_{nw\,i}$ – средний расход топлива автомобилем i-той категории транспортных средств при движении по новому маршруту, л/км*авт;

L_{new} – протяженность нового маршрута, км;

$Traff_{i\,t}$ – прогнозная интенсивность i-той категории транспортных средств в периоде t, авт./сут.;

$Fprice_{i\,t}$ – средняя стоимость топлива для i-той категории транспортных средств в периоде t, руб./л;

d_t – количество дней в периоде t;

t – период времени.

29.9. Значение показателя монетизированного эффекта от создания новых рабочих мест в периоде t ($Eff.work_t$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.work_t = \left(Pay_{w\,t} + Pay_{SPV\,t} + Pay_{oper\,t}\right) * \frac{1}{L_{CoTr,t}} * \frac{w_t}{w_{CoTr,t}}$$

где:

$Pay_{w\,t}$ – заработная плата работников подрядных организаций, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб.;

$Pay_{SPV\,t}$ – заработная плата работников специальной проектной компании, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб.;

$Pay_{oper\,t}$ – заработная плата персонала, обслуживающего пункты взимания платы, а также осуществляющего эксплуатацию и содержание объекта концессионного соглашения, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб;

t – период времени;

$L_{CoTr,t}$ – доля занятого населения в отраслях «Строительство» и «Транспорт и связь» в Российской Федерации (сумма доли отрасль «Строительство» и доли «Транспорт и связь») в периоде t, %;

w_t – среднемесячный уровень заработной платы в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

$w_{CoTr,t}$ – средневзвешенный по распределению занятого населения по видам экономической деятельности в Российской Федерации уровень заработной платы в строительной и транспортной отраслях в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб., определяемый по следующей формуле:

$$w_{CoTr,t} = \frac{w_{Co,t} * L_{Co,t} + w_{Tr,t} * L_{Tr,t}}{L_{Co,t} + L_{Tr,t}}$$

где:

t – период времени;

$L_{Co,t}$ – доля занятого населения в отрасли «Строительство» в Российской Федерации в периоде t, %;

$L_{Tr,t}$ – доля занятого населения в отрасли «Транспорт и связь» в Российской Федерации в периоде t, %;

$w_{Co,t}$ – среднемесячный уровень заработной платы в отрасли «Строительство» в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.;

$w_{Tr,t}$ – среднемесячный уровень заработной платы в отрасли «Транспорт и связь» в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.

29.10. Значение показателя монетизированного эффекта от снижения выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками для всех категорий транспортных средств в периоде t ($Eff.eco_t$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.eco_t = \sum_{i=1}^{I} Eff.eco_{i\,t}$$

где:

$Eff.eco_{i\,t}$ – монетизированный эффект от снижения выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками для i-той категории транспортных средств в периоде t, руб.;

i – категория транспортного средства;

I – общее количество категорий транспортных средств для регионального концессионного проекта;

t – период времени.

29.11. Значение монетизированного эффекта от снижения выбросов в атмосферный воздух загрязняющих веществ передвижными источниками для i-той категории транспортных средств в периоде t ($Eff.eco_{i\,t}$) определяется по следующей формуле:

$$Eff.eco_{cat\,i\,t} = (FC_{ow\,i} * L_{old} - FC_{nw\,i} * L_{new}) * Traff_{i\,t} * Fuel.comp_{i\,t} * d_t$$

где:

$FC_{ow\,i}$ – средний расход топлива автомобилем *i*-той категории транспортных средств при движении по существующему маршруту, л/км*авт;

L_{old} – протяженность существующего маршрута, км;

$FC_{nw\,i}$ – средний расход топлива автомобилем *i*-той категории транспортных средств при движении по новому маршруту, л/км*авт;

L_{new} – протяженность нового маршрута, км;

$Traff_{i\,t}$ – прогнозная интенсивность *i*-той категории транспортных средств в периоде t, авт./сут.;

$Fuel.comp_{i\,t}$ – величина компенсации за ущерб от расходования одного литра горючего движущимся транспортным средством *i*-той категории в периоде t, руб/л;

d_t – количество дней в периоде t;

t – период времени.

29.12. Значение показателя ставки дисконтирования для бюджетных потоков (r_b) устанавливается на уровне значения ключевой ставки Центрального банка Российской Федерации, установленного на начало года подачи заявки.

29.13. Значение балла по критерию социально-экономической эффективности может принимать значения 0 и 1 балл.

29.14. В случае если значение показателя расширенной чистой приведенной стоимости достигает положительного значения (более 0), то значение балла по критерию социально-экономической эффективности принимает значение 1 балл.

29.15. В случае если значение показателя расширенной чистой приведенной стоимости не достигает положительного значения (менее или равно 0), то значение балла по критерию социально-экономической эффективности принимает значение 0 баллов.

30. Снижение доли государственной поддержки.

30.1. Значение балла по критерию снижения доли государственной поддержки определяется на основании расчета показателя снижения государственной поддержки, определенного в соответствии со следующей формулой:

$$\Delta FF = (1 - \frac{FF_{project}}{FF_{max}}) * 2$$

где:

$FF_{project}$ – объем государственной поддержки за счет средств федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов, указанный инициатором проекта в заявке, руб.;

FF_{max} – максимальный объем государственной поддержки, руб.;

2 – поправочный коэффициент.

30.2. Значение показателя максимального объема государственной поддержки (FF_{max}) определяется как 50 % от стоимости реализации проекта (применительно к региональному концессионному проекту в отношении автомобильной дороги) или как 75 % от стоимости реализации проекта (применительно к региональному концессионному проекту в отношении искусственного дорожного сооружения).

30.3. Значение балла по критерию снижения доли государственной поддержки принимает значение показателя снижения государственной поддержки, определенного в соответствии с пунктом 30.1 настоящей методики.

31. Увеличение доли внебюджетного финансирования.

31.1. Значение балла по критерию увеличения доли внебюджетного финансирования определяется на основании расчета показателя увеличения доли внебюджетного финансирования, определенного в соответствии со следующей формулой:

$$\Delta PF = \frac{PF_{project}}{CC_{project} - FF_{project}} * 2$$

где:

$PF_{project}$ – объем средств внебюджетных источников, привлекаемых на инвестиционной стадии реализации регионального концессионного проекта, руб.;

$CC_{project}$ – стоимость реализации проекта, руб.;

$FF_{project}$ – объем государственной поддержки за счет средств федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов, указанный инициатором проекта в заявке, руб.;

2 – поправочный коэффициент.

31.2. Значение балла по показателю увеличение доли внебюджетного финансирования принимает значение показателя увеличения доли внебюджетного финансирования, определенного в соответствии с пунктом 31.1 настоящей методики.

VI. Порядок и сроки формирования рейтинга регионального концессионного проекта на основе анализа интегральных оценок всех региональных концессионных проектов, участвующих в отборе, и перечня приоритетных региональных концессионных проектов

32. Присвоение рейтинга проекта - порядкового номера регионального концессионного проекта в перечне приоритетных проектов, присваиваемого на основании интегральной оценки (далее - рейтинг проекта) осуществляется для всех рассматриваемых региональных концессионных проектов, участвующих в отборе проектов.

33. Рейтинг проекта формируется как порядковый номер регионального концессионного проекта в порядке увеличения, присвоенный на основании расчета интегральной оценки.

34. Региональный концессионный проект, интегральная оценка для которого является максимальной, получает значение рейтинга проекта равное 1.

35. В случае если для нескольких региональных концессионных проектов получено одинаковое значение интегральной оценки, меньшее значение рейтинга проекта (соответственно более высокое место в перечне приоритетных проектов) присваивается региональному концессионному проекту, заявка по которому поступила ранее.

36. По результатам рассмотрения заявки, на основании интегральных оценок иных заявок по региональным концессионным проектам, в срок не позднее 25 мая соответствующего года или не позднее 25 сентября соответствующего года уполномоченный орган присваивает рейтинг проекта (или на 1 сентября 2016 г. - в отношении проектов, заявки по которым поступили в 2016 году).

37. Уполномоченный орган в двухдневный срок со дня присвоения региональному концессионному проекту рейтинга проекта направляет инициатору проекта уведомление о рейтинге проекта.

38. Инициатор проекта в пятидневный срок с даты получения уведомления о рейтинге проекта вправе отозвать заявку.

39. Уполномоченный орган не позднее 15 июня или не позднее 10 октября соответствующего года на основании присвоенных региональным концессионным проектам рейтингов формирует список региональных концессионных проектов, сформированный в порядке и сроки, установленные в методике, на основании рейтинга проектов (далее - перечень приоритетных проектов) на очередной финансовый год. Включение уполномоченным органом регионального концессионного проекта в перечень приоритетных проектов не является подтверждением уполномоченного органа достоверности предоставленных информации и данных.

40. Перечень приоритетных проектов содержит следующую информацию в отношении каждого регионального концессионного проекта:

40.1. Наименование и рейтинг проектов, заявки по которым поступили на 15 апреля или 15 августа соответствующего года (или на 1 сентября 2016 г. - в отношении проектов, заявки по которым поступили в 2016 году).

40.2. Сведения об инициаторе проекта.

40.3. Стоимость реализации регионального концессионного проекта.

40.4. Объем государственной поддержки, необходимой для реализации проекта (с разбивкой по годам).

40.5. Срок реализации регионального концессионного проекта.

40.6. Срок инвестиционной стадии регионального концессионного проекта.

40.7. Степень готовности регионального концессионного проекта.

41. Уполномоченный орган в однодневный срок со дня формирования перечня приоритетных проектов направляет перечень (с приложением заявок от инициаторов проектов, включенных в перечень, заключений о целесообразности предоставления государственной поддержки и пояснительных записок в отношении региональных концессионных проектов, включенных в перечень) на рассмотрение в межведомственную комиссию.

VII. Порядок создания межведомственной комиссии, утверждения положения об этой комиссии и ее персонального состава

42. Межведомственная комиссия в целях реализации правил создается при Министерстве транспорта Российской Федерации (далее – межведомственная комиссия).

43. Положение о межведомственной комиссии утверждается правовым актом Министерства транспорта Российской Федерации по согласованию с Министерством экономического развития Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации. Положение содержит в том числе требования к персональному составу межведомственной комиссии.

44. Персональный состав межведомственной комиссии утверждается Министерством транспорта Российской Федерации на основании предложений заинтересованных федеральных органов исполнительной власти и организаций.

VIII. Иные положения, регулирующие порядок отбора региональных концессионных проектов для предоставления иных межбюджетных трансфертов

45. Документы, предусмотренные пунктом 7 настоящей методики, по региональным концессионным проектам, соответствующим требованиям к региональному концессионному проекту, могут быть представлены в уполномоченный орган два раза в год (за исключением 2016 года): не позднее 15 апреля или не позднее 15 августа. В 2016 году документы, предусмотренные пунктом 7 настоящей методики, по региональным концессионным проектам, соответствующим требованиям к региональному концессионному проекту, могут быть представлены в уполномоченный орган один раз в год: не позднее 1 сентября.

46. Уполномоченный орган рассматривает документы, поступившие от инициатора проекта в соответствии с пунктом 45 настоящей методики, в пятидневный срок со дня их регистрации в уполномоченном органе и направляет инициатору проекта уведомление о приеме заявки к рассмотрению или об отказе в рассмотрении заявки. Принятие уполномоченным органом решения о приеме заявки к рассмотрению не является подтверждением уполномоченного органа достоверности представленных информации и данных.

46.1. Основанием для принятия решения об отказе в рассмотрении заявки является представление инициатором проекта ненадлежащего комплекта документов в соответствии с настоящей методикой.

47. После проверки представленного комплекта документов в составе заявки и направления соответствующего уведомления инициатору проекта уполномоченный орган в двадцатидневный срок с момента направления уведомления рассматривает документы в составе заявки.

48. При выявлении несоответствия представленных в составе заявки документов требованиям настоящей методики в рамках срока, установленного пунктом 47 настоящей методики, уполномоченный орган вправе направить инициатору проекта запрос об устранении выявленных недостатков.

49. До получения от инициатора проекта документов в составе заявки с устраненными недостатками срок рассмотрения заявки приостанавливается.

50. После получения от инициатора проекта документов в составе заявки с устраненными недостатками уполномоченный орган, в любом случае не позднее сроков, установленных пунктом 36 настоящей методики, готовит заключение о целесообразности предоставления государственной поддержки и пояснительную

записку в отношении отбора регионального концессионного проекта, указанного в заявке.

51. Присвоение рейтингов, формирование перечня приоритетных проектов и направление его в межведомственную комиссию осуществляется уполномоченным органом в соответствии с главой VI настоящей методики.

52. Межведомственная комиссия не позднее 25 июня или 20 октября соответствующего года в порядке, установленном в положении о межведомственной комиссии:

52.1. Рассматривает перечень приоритетных проектов, сформированный уполномоченным органом, и принимает решение об утверждении перечня.

52.2. Готовит и предоставляет рекомендации Правительственной комиссии по транспорту по принятию решения об отборе проектов в отношении проектов, находящихся в утвержденном перечне приоритетных проектов.

53. Протокол заседания межведомственной комиссии по решениям, указанным в пункте 52 настоящей методики (далее – решение об утверждении перечня), направляется в Правительственную комиссию по транспорту с приложением необходимых материалов в трехдневный срок с момента его принятия.

54. Решение об утверждении перечня направляется инициаторам проектов, находящимся в утвержденном перечне приоритетных проектов, и размещается на официальном сайте уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в трехдневный срок с момента его принятия.

55. Решение об утверждении перечня и рекомендации, подготовленные межведомственной комиссией по принятию решения об отборе проекта, в отношении проектов, находящихся в утвержденном перечне приоритетных проектов, рассматриваются Правительственной комиссией по транспорту для принятия решения об отборе проекта для предоставления государственной поддержки или решения об отказе в предоставлении государственной поддержки в отношении проектов, находящихся в утвержденном перечне приоритетных проектов.

56. При принятии решения об отборе проекта для предоставления государственной поддержки или решения об отказе в предоставлении государственной поддержки учитываются утвержденный перечень приоритетных проектов, а также объем средств Федерального дорожного фонда, подлежащих распределению в соответствующем финансовом году.

57. Протокол заседания Правительственной комиссии по транспорту по решениям, указанным в пункте 55 настоящей методики, размещается на официальном сайте уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в трехдневный срок с момента его принятия.

58. Министерство транспорта Российской Федерации на основании протокола заседания Правительственной комиссии по транспорту, указанного в пункте 57 настоящей методики, подготавливает проект акта Правительства Российской Федерации о предоставлении государственной поддержки региональным

концессионным проектам в соответствии с Регламентом Правительства Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2004 г. № 260 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 23, ст. 2313; 2006, № 23, ст. 2514; № 29, ст. 3251; 2007, № 32, ст. 4150; 2008, № 14, ст. 1413; № 21, ст. 2459; № 49, ст. 5833; 2009, № 11, ст. 1302; № 12, ст. 1443; № 19, ст. 2346; № 36, ст. 4358; № 49, ст. 5970, 5971; № 52, ст. 6609; 2010, № 9, ст. 964; № 21, ст. 2602; 2011, № 9, ст. 1251; № 28, ст. 4219; № 41, ст. 5743; № 47, ст. 6663; 2012, № 19, ст. 2419; № 34, ст. 4736; № 38, ст. 5102; № 39, ст. 5286; № 41, ст. 5635; № 42, ст. 5716; № 52, ст. 7491; 2013, №17, ст. 2180; № 24, ст. 3013; № 35, ст. 4521; № 38, ст. 4831; № 49, ст. 6440; 2014, № 8, ст. 816; № 18 (ч. IV), ст. 2176; № 28, ст. 4607; № 32, ст. 4505; № 50, ст. 7124; 2015, № 6, ст. 965; № 12, ст. 1758).

59. Соглашение об оказании государственной поддержки региональному концессионному проекту в виде предоставления иных межбюджетных трансфертов, в отношении которого было принят акт Правительства Российской Федерации, заключается между уполномоченным органом и инициатором проекта (в лице высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации) в порядке, на условиях и в сроки, установленных правилами.

60. Инициатор проекта обязан проводить актуализацию (обновление) информации и документов в отношении ранее заявленных региональных концессионных проектов, которые были включены в перечень приоритетных проектов, но в отношении которых было принято решение об отказе в предоставлении государственной поддержки, и предоставлять результаты такой актуализации (обновления) в уполномоченный орган не реже одного раза в год с момента подачи заявки.

61. Инициатор проекта вправе проводить актуализацию (обновление) информации и документов в отношении ранее заявленных региональных концессионных проектов, которые были включены в перечень приоритетных проектов, но в отношении которых было принято решение об отказе в предоставлении государственной поддержки, по мере обновления данных, влияющих на определение интегральной оценки регионального концессионного проекта, и предоставлять результаты такой актуализации (обновления) в уполномоченный орган.

62. Уполномоченный орган исключает региональный концессионный проект из перечня приоритетных проектов в следующих случаях:

62.1. Если инициатором проекта не представлены актуализированные (обновленные) информация и документы в отношении ранее заявленного регионального концессионного проекта в соответствии с пунктом 60 настоящей методики.

62.2. Если уполномоченным органом в рамках проверки информации и документов, представленных в соответствии с пунктами 60 и 61 настоящей методики, обнаружены несоответствия требованиям настоящей методики.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п. 7)

Образец

Заявление

на участие в отборе проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов

[на бланке высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации]

Дата, исх. №

КОМУ: Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)

_____

Наименование регионального концессионного проекта:

_____

Настоящим подтверждаю соответствие представленного регионального концессионного проекта нормам законодательства Российской Федерации и требованиям методики.

Прошу предоставить государственную поддержку из федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов бюджетам субъектов Российской

Федерации в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих мероприятия по реализации региональных проектов в сфере дорожного хозяйства на основе концессионных соглашений, и для обеспечения исполнения обязательств _____ (*наименование субъекта Российской Федерации*) по принятию на себя части расходов на строительство или реконструкцию объекта концессионного соглашения в рамках регионального концессионного проекта.

Приложения:

1. Паспорт проекта - 2 экземпляра (оригинал) в количестве _____ листов.
2. Пояснительная записка - 2 экземпляра (оригинал) в количестве _____ листов.
3. Положительное заключение государственной экспертизы – 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов (при наличии).
4. Пояснительная записка к проектной документации – 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов (при наличии).
5. Положительное заключение о проведении публичного технологического и ценового аудита регионального концессионного проекта в случаях, предусмотренных постановлением Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2013 г. № 382 «О проведении публичного технологического и ценового аудита крупных инвестиционных проектов с государственным участием и о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации» - 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов (при наличии).
6. Заключение в отношении технических исходных данных регионального концессионного проекта - 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов.
7. Заключение внешнего консультанта по финансовой модели – 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов.
8. Документы на уполномоченное должностное лицо (при наличии) – 2 экземпляра (оригинал доверенности или заверенная копия акта, подтверждающего полномочия должностного лица) в количестве _____ листов.
9. Иные документы _____ (при наличии) - 2 экземпляра (копия) в количестве _____ листов.
10. Отсканированная версия настоящего заявления с приложением отсканированных документов, указанных в пунктах 1 - 9 выше, а также финансовая модель, годовые прогнозы интенсивности по объекту концессионного соглашения по всем категориям транспортных средств за весь срок реализации проекта, созданные на базе транспортной модели - 2 экземпляра на электронных носителях.

Подпись _____ (_____)

(*Уполномоченное должностное лицо высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации*)

М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п. 7.1)

Образец

Паспорт проекта

1. Наименование регионального концессионного проекта

_____

2. Место реализации регионального концессионного проекта (субъект/город/район/поселение):

_____

3. Сведения об инициаторе проекта

_____

4. Цель и задачи регионального концессионного проекта

(цель регионального концессионного проекта)

_____

(задачи регионального концессионного проекта)

_____

5. Сведения о наличии регионального концессионного проекта в государственных программах субъекта Российской Федерации и (или) иных документах стратегического планирования субъекта Российской Федерации; сведения о включении объекта концессионного соглашения в соответствующие документы территориального планирования субъекта Российской Федерации

_____

6. Предполагаемые участники регионального концессионного проекта

_____

7. Краткое описание объекта концессионного соглашения

---

8. Виды дорожной деятельности, включаемые в объем работ по реализации регионального концессионного проекта

(проектирование / строительство / реконструкция / капитальный ремонт / ремонт / содержание)

---

9. Значение и вид разрешенного использования автомобильной дороги/искусственного дорожного сооружения, являющейся/являющегося объектом концессионного соглашения или на которой/котором предполагается размещение объекта концессионного соглашения

(автомобильная дорога: регионального значения, общего пользования / необщего пользования

Искусственное дорожное сооружение: регионального значения, общего пользования / необщего пользования)

---

10. Основные технические параметры регионального концессионного проекта

(географическое местоположение, строительная длина, класс и категория автомобильной дороги, класс сооружения (для искусственных сооружений), количество полос движения, количество транспортных развязок, количество мостов и путепроводов, количество тоннелей, расчетная скорость движения, иные параметры)

---

11. Оценка потенциального спроса (интенсивности движения транспортных средств по объекту концессионного соглашения)

№	Участок	Интенсивность движения по категориям ТС, авт./сутки	
		факт	проект
1			
2			
…			

12. Продолжительность периодов реализации регионального концессионного проекта по отдельным стадиям и этапам

---

13. Стоимость реализации проекта

---

14. Государственная поддержка регионального концессионного проекта

---

15. Доля государственной поддержки регионального концессионного проекта

---

16. Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения

---

17. Сведения о структуре финансирования регионального концессионного проекта на инвестиционной стадии

№ п/п	Источник	Значение в ценах соотв. лет, млн. руб.	Доля источника в общей потребности финансирования в ценах соотв. лет, %	Значение в ценах базового года, млн. руб.	Доля источника в общей потребности финансирования в ценах базового года, %
I	II	III	IV	V	VI
1	Государственная поддержка				
2	Средства регионального бюджета				
3	Средства внебюджетных источников				
4	Итого				

18. Основные показатели регионального концессионного проекта

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
1	Срок реализации регионального концессионного проекта, лет	
2	Срок инвестиционной стадии, лет	
3	Срок эксплуатационной стадии, лет	
4	Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения в ценах соответствующих лет, млн рублей	

№ п/п	Наименование показателя	Значение показателя
5	Размер эксплуатационных затрат за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет, млн рублей	
6	Доходы от платы за проезд за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет, млн рублей	
7	Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения в ценах базового года, млн рублей	
8	Размер эксплуатационных затрат за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах базового года, млн рублей	
9	Доходы от платы за проезд за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах базового года, млн рублей	
10	Размер платы за проезд с пользователей за приведенное транспортное средство, в ценах базового года, рублей за км	
11	Чистая приведенная стоимость регионального концессионного проекта, млн рублей	
12	Чистая приведенная стоимость собственного капитала, млн рублей	
13	Индекс бюджетной эффективности, коэф.	
14	Расширенная чистая приведенная стоимость, млн рублей	
15	Снижение доли государственной поддержки	
16	Увеличение доли внебюджетного финансирования	

19. Основные потоки бюджетных средств в региональном концессионном проекте

№ п/п	Показатель	Денежные потоки бюджетных средств, млн рублей			
		Год начала реализации проекта	…	Последний год реализации проекта	Всего, за все время реализации проекта
1	Государственная поддержка на инвестиционной стадии				
2	Расходы регионального бюджета на инвестиционной стадии				
3	Расходы регионального бюджета на эксплуатационной стадии				
4	Доходы регионального бюджета на эксплуатационной стадии				
5	Всего				

20. Сведения об интегральной оценке регионального концессионного проекта, рассчитанной инициатором проекта

№ п/п	Критерий	Балл по критерию	Вес критерия
1	Прирост протяженности автомобильных дорог общего пользования* / Прогнозная интенсивность движения по искусственному дорожному сооружению **		0,10
2	Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования***		0,15

№ п/п	Критерий	Балл по критерию	Вес критерия
3	Степень готовности регионального концессионного проекта***		0,05
4	Обеспечение финансовой эффективности регионального концессионного проекта***		0,10
5	Обеспечение бюджетной эффективности регионального концессионного проекта***		0,15
6	Обеспечение социально-экономической эффективности регионального концессионного проекта***		0,15
7	Снижение доли государственной поддержки***		0,20
8	Увеличение доли внебюджетного финансирования***		0,10
9	**Интегральная оценка регионального концессионного проекта**		

* Рассчитывается в случае, если реализуется региональный концессионный проект в отношении автомобильной дороги.

** Рассчитывается в случае, если реализуется региональный концессионный проект в отношении искусственного дорожного сооружения.

*** Рассчитывается для любого регионального концессионного проекта.

Порядок заполнения пунктов 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 и 20 паспорта проекта

1. При заполнении пункта 13 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

1.1. Стоимость реализации проекта определяется как стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения (за вычетом расходов на подготовку проектной документации), в отношении которой получено положительное заключение в отношении технических исходных данных в соответствии с пунктом 7.6 настоящей методики, и которая приведена в цены соответствующих лет с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал, без НДС.

При этом индекс инвестиций в основной капитал принимается равным индекс-дефлятору «Инвестиции в основной капитал», определенному в соответствии с базовым сценарием прогноза социально-экономического развития Российской Федерации Министерства экономического развития Российской Федерации на среднесрочном периоде, а для периодов реализации регионального концессионного проекта, превышающих срок прогнозирования среднесрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации – индекс-дефлятору «Строительство», определенному в соответствии с умеренно-оптимистичным

сценарием прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации Министерства экономического развития Российской Федерации.

2. При заполнении пункта 14 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

2.1. Государственная поддержка определяется как сумма средств федерального бюджета, выделяемая на обеспечение исполнения обязательств инициатора проекта по принятию на себя части расходов на финансирование стоимости реализации проекта за счет доходов, полученных от взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в форме межбюджетного трансферта из средств Федерального дорожного фонда в бюджет субъекта Российской Федерации - инициатора проекта.

3. При заполнении пункта 15 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

3.1. Доля государственной поддержки определяется как частное от деления объема государственной поддержки на стоимость реализации проекта.

4. При заполнении пункта 16 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

4.1. Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения определяется как стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения, в отношении которой получено положительное заключение в отношении технических исходных данных в соответствии с пунктом 7.6 настоящей методики, и которая приведена в цены соответствующих лет с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал, с учетом потоков по НДС, и с учетом капитализируемых расходов на инвестиционной стадии, полученных на основании обоснованных допущений при расчетах.

5. При заполнении пункта 17 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

5.1. Значение в ценах соответствующих лет определяется как объем средств, направляемых из рассматриваемого источника на оплату определенной согласно пункту 16 выше стоимости строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения.

5.2. Доля источника в общей потребности финансирования в ценах соответствующих лет определяется как частное от деления объема средств, направляемых из рассматриваемого источника, на общую потребность в финансировании в ценах соответствующих лет, определяемую как сумму пунктов 1, 2 и 3 по столбцу III.

5.3. Значение в ценах базового года определяется как объем средств, направляемых из рассматриваемого источника на оплату стоимости строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения, приведенной в цены

базового года (если применимо) с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал.

5.4. Доля источника в общей потребности финансирования в ценах базового года определяется как частное от деления объема средств, направляемых из рассматриваемого источника, на общую потребность в финансировании в ценах базового года, определяемую как сумму пунктов 1, 2 и 3 по столбцу V.

6. При заполнении пункта 18 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

6.1. Срок реализации регионального концессионного проекта определяется как оптимальный срок регионального концессионного проекта в годах и включает в себя инвестиционную и эксплуатационную стадии.

6.2. Срок инвестиционной стадии определяется согласно техническим параметрам регионального концессионного проекта.

6.3. Срок эксплуатационной стадии определяется в зависимости от сроков реализации регионального концессионного проекта в соответствии с предполагаемыми условиями концессионного соглашения.

6.4. Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения в ценах соответствующих лет определяется как стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения, в отношении которой получено положительное заключение в отношении технических исходных данных в соответствии с пунктом 7.6 настоящей методики, и которая приведена в цены соответствующих лет с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал, с учетом потоков по НДС, и с учетом капитализируемых расходов на инвестиционной стадии, полученных на основании обоснованных допущений при расчетах.

6.5. Размер эксплуатационных затрат за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет определяется как величина совокупных операционных расходов на эксплуатационной стадии согласно техническим параметрам регионального концессионного проекта и с учетом обоснованных допущений при расчетах в ценах соответствующих лет (в том числе расходов на ремонты, если применимо), полученная с использованием значений индекса потребительских цен, с НДС.

При этом индекс потребительских цен принимается равным индексу потребительских цен в среднем за год, определенному в соответствии с базовым сценарием прогноза социально-экономического развития Российской Федерации Министерства экономического развития Российской Федерации на среднесрочном периоде, а для периодов реализации регионального концессионного проекта, превышающих срок прогнозирования среднесрочного прогноза социально-экономического развития Российской Федерации – индекс-дефлятору «Инфляция (ИПЦ) среднегодовая», определенному в соответствии умеренно-оптимистичным сценарием прогноза долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации Министерства экономического развития Российской Федерации.

6.6. Доходы от платы за проезд за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет определяется как сумма всех доходов от платы за проезд в течении срока реализации регионального концессионного проекта с учетом расчетов интенсивности движения по результатам транспортного моделирования, принятого значения тарифа за проезд и обоснованных допущений при расчетах в ценах соответствующих лет, полученная с использованием значений индекса потребительских цен, с НДС.

6.7. Стоимость строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения в ценах базового года определяется как величина стоимости строительства или реконструкции объекта концессионного соглашения в ценах соответствующих лет, указанная в строке 4 пункта 18 паспорта проекта, приведенная в цены базового года с использованием значений индекса инвестиций в основной капитал.

6.8. Размер эксплуатационных затрат за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах базового года определяется как объем эксплуатационных затрат за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет, указанная в строке 5 пункта 18 паспорта проекта, приведенная в цены базового года с использованием значений индекса потребительских цен.

6.9. Доходы от платы за проезд за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах базового года определяется как величина доходов от платы за проезд за срок реализации регионального концессионного проекта в ценах соответствующих лет, указанная в строке 6 пункта 18 паспорта проекта, приведенная в цены базового года с использованием значений индекса потребительских цен.

6.10. Размер платы за проезд с пользователей за приведенное ТС, в ценах базового года определяется как значение принятой платы за проезд по объекту концессионного соглашения, разделенное на общую протяженность (строительную длину) объекта концессионного соглашения, которая определяется согласно техническим параметрам регионального концессионного проекта.

6.11. Чистая приведенная стоимость регионального концессионного проекта – определяется в соответствии с пунктом 27.2 настоящей методики.

6.12. Чистая приведенная стоимость собственного капитала – определяется в соответствии с пунктом 27.5 настоящей методики.

6.13. Индекс бюджетной эффективности – определяется в соответствии с пунктом 28.1 настоящей методики.

6.14. Расширенная чистая приведенная стоимость – определяется в соответствии с пунктом 29.2 настоящей методики.

6.15. Снижение доли государственной поддержки – определяется в соответствии с пунктом 30.1 настоящей методики.

6.16. Увеличение доли внебюджетного финансирования – определяется в соответствии с пунктом 31.1 настоящей методики.

7. При заполнении пункта 19 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

7.1. Государственная поддержка на инвестиционной стадии определяется как сумма средств федерального бюджета в ценах соответствующих лет, выделяемая для обеспечения исполнения обязательств инициатора проекта по принятию на себя части расходов на финансирование стоимости реализации проекта за счет доходов, полученных от взимания платы в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, имеющими разрешенную максимальную массу свыше 12 тонн, в форме межбюджетного трансферта из средств Федерального дорожного фонда в бюджет субъекта Российской Федерации - инициатора проекта.

7.2. Расходы регионального бюджета на инвестиционной стадии определяются как сумма средств регионального бюджета субъекта Российской Федерации - инициатора проекта, в ценах соответствующих лет, выделяемая на финансирование регионального концессионного проекта на инвестиционной стадии.

7.3. Расходы регионального бюджета на эксплуатационной стадии определяются как сумма средств регионального бюджета субъекта Российской Федерации - инициатора проекта, в ценах соответствующих лет, выделяемая на финансирование регионального концессионного проекта на эксплуатационной стадии (в том числе платежи по соглашению).

7.4. Доходы регионального бюджета на эксплуатационной стадии определяются как сумма средств, поступающая в региональный бюджет субъекта Российской Федерации - инициатора проекта, в ценах соответствующих лет, на эксплуатационной стадии (в том числе платежи по соглашению, но без учета прямого налогового денежного потока в региональный бюджет, вызванного реализацией регионального концессионного проекта).

8. При заполнении пункта 20 паспорта проекта согласно приложению № 2 к настоящей методике необходимо руководствоваться следующим порядком расчета:

8.1. Балл по критерию прироста протяженности автомобильных дорог общего пользования определяется в соответствии с пунктом 23 настоящей методики.

8.2. Балл по критерию прогнозной интенсивности движения по искусственному дорожному сооружению определяется в соответствии с пунктом 24 настоящей методики.

8.3. Балл по критерию снижения доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования определяется в соответствии с пунктом 25 настоящей методики.

8.4. Балл по критерию степени готовности регионального концессионного проекта определяется в соответствии с пунктом 26 настоящей методики.

8.5. Балл по критерию обеспечения финансовой эффективности регионального концессионного проекта определяется в соответствии с пунктом 27 настоящей методики.

8.6. Балл по критерию обеспечения бюджетной эффективности регионального концессионного проекта определяется в соответствии с пунктом 28 настоящей методики.

8.7. Балл по критерию обеспечения социально-экономической эффективности регионального концессионного проекта определяется в соответствии с пунктом 29 настоящей методики.

8.8. Балл по критерию снижения доли государственной поддержки определяется в соответствии с пунктом 30 настоящей методики.

8.9. Балл по критерию увеличения доли внебюджетного финансирования определяется в соответствии с пунктом 31 настоящей методики.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2а
к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п.п. 7.2.10)

ИНФОРМАЦИЯ

о влиянии реализации регионального концессионного проекта на осуществление инвестиционной и хозяйственной деятельности организаций (предприятий), расположенных на территории субъекта Российской Федерации, с указанием перечня действующих и предполагаемых к созданию организаций (предприятий), количества вновь создаваемых рабочих мест, объемов привлекаемых инвестиций в разрезе источников финансирования

№ п/п	Наименование организации (предприятия)	Создание новых рабочих мест, ед.	Объем внебюджетных инвестиций, млн. руб.	Меры государственной поддержки из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации (инвестиции, гос. гарантии, налоговые и тарифные льготы, иные меры)	Объем государственной поддержки из бюджетов бюджетной система Российской Федерации, млн. руб.
I	Действующие				
1					
2					
...					
II	Вновь создаваемые				
1					
2					
...					
	ВСЕГО:				

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3

к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п.п. 7.8, 7.9.1.1, 7.9.1.5)

Требования к финансовой модели регионального концессионного проекта для целей подготовки заключения внешнего консультанта

1. Общие требования к финансовой модели

1.1. Финансовая модель должна отражать особенности реализации регионального концессионного проекта согласно предполагаемым условиям концессионного соглашения.

1.2. Финансовая модель регионального концессионного проекта должна обеспечивать единое решение следующих задач:

1.2.1. Расчет прогнозных показателей эффективности регионального концессионного проекта, в том числе обозначенных в главе V настоящей методики.

1.2.2. Оптимизация структуры денежных потоков регионального концессионного проекта с точки зрения возможности привлечения внебюджетного финансирования.

1.2.3. Представление информации об источниках, структуре и назначении финансовых ресурсов, в том числе бюджетных средств и привлекаемого финансирования.

1.2.4. Определение оптимального срока реализации регионального концессионного проекта.

2. Технические требования к финансовой модели

2.1. Финансовая модель должна быть создана в формате Excel.

2.2. Финансовая модель предоставляется в электронном виде на диске CD-ROM или DVD-ROM с нанесенным именем файла финансовой модели на обложке диска и на самом диске. Не допускается использование перезаписываемых носителей (CD-RW, DVD-RW и т.п.).

2.3. Финансовая модель не должна содержать ограничений на проведение изменений и копирование, а также скрытых листов, любой зашифрованной или защищенной паролем информации. Ни одна часть финансовой модели не должна быть спрятана, защищена, заблокирована или иным образом сделана недоступной или труднодоступной для проверки и внесения изменений. Все формулы Excel должны быть доступными для просмотра и внесения изменений.

2.4. Все элементы, использующиеся при расчетах в составе формул, должны являться действующими ссылками на ячейки, в которых содержатся допущения (исходные данные), или ячейки, содержащие формулы. Недопустимы ссылки на внешние файлы и прочие внешние источники информации.

2.5. Ни при каких обстоятельствах финансовая модель не должна содержать циклических ссылок. В случае если это будет необходимо в целях проведения расчетов, циклические ссылки должны разрешаться с использованием макросов Excel VBA, прилагаемых к документу Excel, которые не должны быть скрыты, защищены, заблокированы или иначе быть недоступны для просмотра или внесения изменений.

3. Требования к описанию финансовой модели

3.1. К финансовой модели регионального концессионного проекта должно прилагаться описание финансовой модели регионального концессионного проекта на русском языке – книга допущений. Книга допущений финансовой модели оформляется в формате Word и должна содержать:

3.1.1. Описание структуры финансовой модели.

3.1.2. Описание макросов, использованных в финансовой модели (если применимо).

3.1.3. Описание основных правил пользования финансовой модели, в том числе проведения анализа чувствительности.

3.1.4. Все исходные данные и допущения, используемые в финансовой модели (капитальные затраты, операционные доходы и расходы, макроэкономические допущения и прогнозы, предпосылки по финансированию и т.д.), и ссылки на соответствующие источники информации.

3.1.5. Описание методики и принципов расчета всех ключевых показателей финансовой модели.

3.1.6. Контактные данные лиц, ответственных за предоставление разъяснений по финансовой модели.

3.1.7. Иную информацию, необходимую для понимания структуры, принципов построения, механизма работы, и иных особенностей финансовой модели.

3.2. Структура книги допущений к финансовой модели должна обеспечивать логическое развитие темы и соответствовать раскрытию методологии составления финансовой модели. Содержание книги допущений должно быть логически последовательным и определенным. В тексте должны использоваться официально установленные наименования и общеизвестные термины. Текст не должен быть перегружен специальными терминами, а также иностранной терминологией.

4. Требования к исходным данным и расчетам финансовой модели

4.1. Все финансовые показатели должны быть представлены в российских рублях.

4.2. Длительность прогнозирования в финансовой модели должна быть не менее суммарного срока реализации регионального концессионного проекта (общей продолжительности сроков инвестиционной и эксплуатационной стадий).

4.3. Временной шаг прогнозирования финансовой модели должен составлять не менее одного месяца и не более одного года.

4.4. В финансовой модели должны быть представлены допущения об индексах инфляции, курсах обмена валют (если применимо) и других используемых макроэкономических показателях.

4.5. Финансовая модель должна содержать информацию о капитальных затратах на стадии строительства или реконструкции, при этом их размер должен соответствовать затратам, в отношении которых получено положительное заключение в отношении технических исходных данных в соответствии с пунктом 7.5 настоящей методики.

4.6. Финансовая модель должна содержать предпосылки для расчета операционных затрат (в том числе затрат на страхование, затрат на банковские гарантии и т.п.) и затрат на поддержание мощностей и обновления активов (в том числе допущения по созданию резервов).

4.7. В финансовой модели должна содержаться информация о прогнозной выручке, в том числе должен быть представлен порядок расчета платежей по соглашению.

4.8. По каждому отдельному заемному механизму или иному долговому инструменту для любой формы финансирования (собственные и заемные средства), финансовая модель должна включать подробную информацию об условиях привлечения, обслуживания и погашения таких долговых обязательств.

4.9. Финансовая модель должна содержать предпосылки по государственному финансированию регионального концессионного проекта, включая информацию о сумме и порядке (сроках, графике и направлении) предоставления бюджетного финансирования, а также прочие необходимые данные.

4.10. В финансовой модели должны быть приведены предпосылки по учетной политике (политика по амортизации, капитализации затрат, созданию резервов, признанию выручки и пр.) и допущения бухгалтерского учета (сроки амортизации, предпосылки для расчета оборотного капитала и пр.).

4.11. В финансовой модели должны быть представлены допущения для расчета налоговых платежей в соответствии с законодательством Российской Федерации о налогах и сборах.

4.12. В финансовой модели должны быть приведены иные необходимые исходные данные и предпосылки, важные для отрасли и типа регионального концессионного проекта.

5. Требования к структуре и оформлению финансовой модели

5.1. Финансовая модель должна обладать понятной и логичной структурой. Последовательно должны быть представлены исходные данные (допущения), финансовые прогнозы и промежуточные расчеты, результаты финансовых прогнозов; указанные элементы должны быть визуально отделены друг от друга, но связаны между собой расчетными формулами.

5.2. Финансовая модель должна обладать достаточной степенью детализации, то есть содержать разбивки по основным объектам капитального строительства (реконструкции), периодам, статьям доходов и затрат и т.п. (если применимо).

5.3. В финансовой модели ячейки, содержащие различные типы данных, должны выделяться различными стилями (цвет текста и (или) фона, размер шрифта и т.п.) таким образом, чтобы они были легко визуально различимы. Отличные друг от друга стили должны как минимум иметь ячейки с исходными данными, ячейки, которые изменяются посредством формул, и ячейки, которые изменяются посредством макросов.

5.4. Подбор стилей оформления финансовой модели должен обеспечивать доступность её восприятия.

5.5. Формулы расчета финансовых показателей (коэффициентов), которые присутствуют в финансовой модели, должны быть неизменными для всех частей и периодов финансовой модели.

5.6. На отдельном листе должна быть реализована проверка корректности вычислений финансовой модели. На данном листе должна проверяться сходимость прогнозного баланса, равенство величины изменения денежных средств в прогнозном балансе и в прогнозном отчете о движении денежных средств, совпадение источников и направления финансирования, неотрицательность остатка денежных средств в прогнозном отчете о движении денежных средств. В отдельной ячейке данного листа должен быть реализован индикатор наличия ошибок, которые показывает наличие хотя бы одной ошибки. В случае наличия ошибки данный индикатор должен быть выделен красным цветом с помощью условного форматирования таким образом, чтобы он был легко заметен. Данный индикатор также должен быть продублирован на каждом листе финансовой модели с сохранением условного форматирования.

6. Требования к функциональным возможностям финансовой модели

6.1. Финансовая модель должна допускать внесение изменений в первоначально заложенные исходные данные и автоматически или с помощью запуска макроса пересчета корректировать финансовые прогнозы в случае внесения таких изменений.

6.2. Не должно быть затруднено внесение изменений в финансовую модель, в частности, финансовая модель должна позволять изменять ключевые прогнозные даты, менять структуру и условия финансирования и изменять иные финансовые и технико-экономические допущения без необходимости изменения структуры финансовой модели.

6.3. Финансовая модель должна обеспечивать хранение исходных данных в разрезе нескольких сценариев.

6.4. Финансовая модель должна обеспечивать возможность проведения анализа чувствительности в том числе для следующих параметров:

6.4.1. Объем капитальных затрат.

6.4.2. Величина выручки.

6.4.3. Величина операционных расходов.

6.4.4. Ставки по заемному финансированию.

6.4.5. Требуемая доходность собственников (частных инвесторов).

6.5. В финансовой модели должна быть реализована возможность введения различных значений для шага изменений параметров для целей анализа чувствительности.

7. Требования к составу результатов финансовой модели

7.1. Результаты расчетов финансовой модели приводятся за весь срок прогнозного периода регионального концессионного проекта и включают основную финансовую отчетность и показатели эффективности, в том числе указанные в главе V настоящей методики.

7.2. Прогнозная финансовая отчетность должна быть представлена в ценах соответствующих лет и включать в себя:

7.2.1. Отчет о движении денежных средств.

7.2.2. Отчет о прибылях и убытках.

7.2.3. Бухгалтерский баланс.

7.3. Формы прогнозной финансовой отчетности и промежуточные отчеты не должны противоречить друг другу.

7.4. Независимо от используемого шага прогнозирования финансовая модель должна содержать финансовую отчетность с годовым временным шагом.

7.5. Финансовая модель должна содержать расчет финансовой эффективности регионального концессионного проекта, осуществленный в том числе в соответствии с пунктом 27 настоящей методики.

7.6. Финансовая модель должна содержать расчет бюджетной эффективности регионального концессионного проекта, осуществленный в том числе в соответствии с пунктом 28 настоящей методики.

7.7. Финансовая модель должна содержать расчет социально-экономической эффективности регионального концессионного проекта, осуществленный в том числе в соответствии с пунктом 29 настоящей методики.

7.8. Финансовая модель должна содержать расчет снижения доли государственной поддержки, осуществленный в том числе в соответствии с пунктом 30 настоящей методики.

7.9. Финансовая модель должна содержать расчет увеличения доли внебюджетного финансирования, осуществленный в том числе в соответствии с пунктом 31 настоящей методики.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4

к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п. 15)

Источники информации для расчета баллов по критериям отбора

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник данных
Ext_{old}	Протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования регионального значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, км	Форма №1-ДГ
Ext_{new}	Протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения в регионе реализации регионального концессионного проекта с учетом протяженности объекта концессионного соглашения (в соответствии со строительной длиной объекта концессионного соглашения), км	Форма №1-ДГ
$ExtA_{old}$	Протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, км	Форма №1-ДГ
$ExtA_{new}$	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального, межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта с учетом протяженности объекта концессионного соглашения (в соответствии со строительной длиной объекта концессионного соглашения), км	Форма №1-ДГ

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник данных
OL_{old}	Протяженность существующих автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки, км	Форма № 1-ФД
OL_{new}	Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального, местного значения в регионе реализации регионального концессионного проекта, обслуживающих движение в режиме перегрузки после ввода в эксплуатацию объекта концессионного соглашения, км	Транспортная модель
OCF_t	Операционный денежный поток регионального концессионного проекта в периоде t, руб.	Финансовая модель
ICF_t	Инвестиционный денежный поток, направляемый на осуществление дорожной деятельности в отношении регионального концессионного проекта в периоде t, руб. (не включает в себя нематериальные активы, имущественные вклады, ценные бумаги	Финансовая модель
Tax	Ставка налога на прибыль, %	Финансовая модель
IP_t	Проценты и комиссии, начисленные по всем заемным источникам финансирования регионального концессионного проекта в периоде t, руб.	Финансовая модель
$IP_{debt,t}$	Проценты и комиссии, уплаченные по всем заемным источникам финансирования регионального концессионного проекта за исключением выплачиваемых в отношении собственного капитала в периоде t, руб.	Финансовая модель
PP_t	средства полученные по соглашениям по заемному финансированию за вычетом средств, направленных на погашение основного тела долга по соглашениям по заемному финансированию, в периоде t, руб.	Финансовая модель
CG_t	Денежный поток по финансированию за счет средств бюджета затрат на строительство или реконструкцию объекта	Финансовая модель

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник данных
	концессионного соглашения в периоде t, руб.	
CFB_t	Денежные потоки бюджетов всех уровней бюджетной системы Российской Федерации в периоде t, руб.	Финансовая модель
L_{old}	Протяженность существующего маршрута, км	Транспортная модель
$V_{i\,old}$	Средняя скорость движения i-той категории транспортных средств по существующему маршруту, км/ч	Транспортная модель
L_{new}	Протяженность нового маршрута, км	Транспортная модель
$V_{i\,new}$	Средняя скорость движения i-той категории транспортных средств по новому маршруту, км/ч	Транспортная модель
$Traff_{i\,t}$	Прогнозная интенсивность i-той категории транспортных средств в периоде t, авт./сут.	Транспортная модель
$Pass_i$	Среднее количество пассажиров в i-той категории транспортных средств, чел./авт.	Транспортная модель
ВРП_t	Прогнозное значение ВРП региона за год, содержащий период t, руб./год	Последние доступные на дату подачи заявки данные о значениях ВРП Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на официальном сайте gost.e-ecolog.ru ти в официальных источниках. Значение ВРП на этапе прогнозирования определяется с использованием последних доступных данных о темпах роста ВВП, публикуемых Министерством экономического развития Российской Федерации на сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках
Pop_t	Прогнозная численность населения региона в периоде t, чел.	Последние доступные на дату подачи заявки данные о численности населения в регионе, публикуемые Федеральной службой государственной статистики (Росстат) на сайте gost.e-ecolog.ru ти в официальных источниках. Значение численности населения на этапе прогнозирования определяется с использованием последних доступных данных о темпах роста населения Российской Федерации, публикуемых Федеральной службой государственной статистики (Росстат) на сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках.
$FC_{ow\,i}$	Средний расход топлива автомобилем i-той категории транспортных средств при движении по существующему маршруту, л/км*авт.	Транспортная модель
$FC_{nw\,i}$	Средний расход топлива	Транспортная модель

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник данных
	автомобилем *i*-той категории транспортных средств при движении по новому маршруту, л/км*авт.	
$Fprice_{i\,t}$	Средняя стоимость топлива для *i*-той категории транспортных средств в периоде t, руб./л	Последние доступные на дату подачи заявки данные о средней стоимости топлива Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках. Значение стоимости топлива на этапе прогнозирования определяется с использованием последних доступных данных об индексах дефляторах, публикуемых Министерством экономического развития Российской Федерации на сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках
$Pay_{w\,t}$	Заработная плата работников подрядных организаций, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб.	Проектная документация (при наличии) либо расчет на основе объектов-аналогов
$Pay_{SPV\,t}$	Заработная плата работников специальной проектной компании, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб.	Финансовая модель
$Pay_{oper\,t}$	Заработная плата персонала, обслуживающего пункты взимания платы, а также осуществляющего эксплуатацию и содержание объекта концессионного соглашения, очищенная от налогов и страховых выплат, за период t, руб.	Финансовая модель
w_t	Среднемесячный уровень заработной платы в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.	Последние доступные на дату подачи заявки данные о среднем уровне заработной платы (среднемесячной) в регионе соответствующего территориального органа Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на официальном сайте органа или в официальных источниках
$L_{Co,t}$	Доля занятого населения в отрасли «Строительство» в Российской Федерации в периоде t, %	Последние доступные на дату подачи заявки данные о доли занятого населения в отрасли «Строительство» Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на официальном сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках
$L_{Tr,t}$	Доля занятого населения в отрасли «Транспорт и связь» в Российской Федерации в периоде t, %	Последние доступные на дату подачи заявки данные о доли занятого населения в отрасли «Транспорт и связь» Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на официальном сайте gost.e-ecolog.ru или в официальных источниках
$w_{Co,t}$	Среднемесячный уровень заработной	Последние доступные на дату подачи заявки

Обозначение переменной	Наименование переменной	Источник данных
	платы в отрасли «Строительство» в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.	данные об уровне заработной платы (среднемесячной) в отрасли «Строительство» в регионе соответствующего территориального органа Федеральной службы государственной статистики, публикуемые на официальном сайте органа или в официальных источниках
$w_{Tr,t}$	Среднемесячный уровень заработной платы в отрасли «Транспорт и связь» в регионе реализации регионального концессионного проекта в периоде t, руб.	Последние доступные на дату подачи заявки данные об уровне заработной платы (среднемесячной) в отрасли «Транспорт и связь» в регионе соответствующего территориального органа Федеральной службы государственной статистики (Росстат), публикуемые на официальном сайте органа или в официальных источниках
$Fuel.comp_{i\,t}$	Величина компенсации за ущерб от расходования одного литра горючего движущимся транспортным средством i-той категории в периоде t, руб/л.	Постановление Правительства Российской Федерации от 12.06.2003 № 344 «О нормативах платы за выбросы в атмосферный воздух загрязняющих веществ стационарными и передвижными источниками, сбросы загрязняющих веществ в поверхностные и подземные водные объекты, в том числе через централизованные системы водоотведения, размещение отходов производства и потребления»
r_b	Ставка дисконтирования для бюджетных потоков, %	Последние доступные на дату подачи заявки данные о ключевой ставке, публикуемые на сайте gost.e-ecolog.ru и в официальных источниках
$FF_{project}$	Объем государственной поддержки за счет средств федерального бюджета в виде иных межбюджетных трансфертов, указанный инициатором проекта в заявке, руб.	Финансовая модель
FF_{max}	Максимальный объем государственной поддержки, руб.	Финансовая модель
$PF_{project}$	Объем средств внебюджетных источников, привлекаемых на инвестиционной стадии реализации регионального концессионного проекта, руб.	Финансовая модель
$CC_{project}$	Стоимость реализации проекта, руб.	Финансовая модель

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к методике отбора проектов по строительству или реконструкции автомобильных дорог (участков автомобильных дорог и (или) искусственных дорожных сооружений), реализуемых субъектами Российской Федерации в рамках концессионных соглашений, для предоставления иных межбюджетных трансфертов в целях достижения целевых показателей региональных программ в сфере дорожного хозяйства, предусматривающих реализацию указанных проектов (п. 22)

Значения весовых коэффициентов критериев отбора региональных концессионных проектов

№ п/п	Наименование критерия (b_j)	Вес критерия (α_j)
1	Увеличение прироста автомобильных дорог общего пользования (применительно к региональному концессионному проекту в отношении автомобильной дороги) / Прогнозная интенсивность движения по искусственному дорожному сооружению (применительно к региональному концессионному проекту в отношении искусственного дорожного сооружения)	0,10
2	Снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования, обслуживающих движение в режиме перегрузки, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования	0,15
3	Степень готовности регионального концессионного проекта	0,05
4	Обеспечение финансовой эффективности регионального концессионного проекта	0,10
5	Обеспечение бюджетной эффективности регионального концессионного проекта	0,15
6	Обеспечение социально-экономической эффективности регионального концессионного проекта	0,15
7	Снижение доли государственной поддержки	0,20
8	Увеличение доли внебюджетного финансирования	0,10
	Итого	**1,00**

gost.e-ecolog.ru