

Временная методика ранжирования отдельных мероприятий (проектов), включаемых в комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года

I. Основные положения

В основе методики ранжирования проектов лежит определение вклада проектов в достижение целей, определенных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» (далее – Указ № 204) для последующего включения их в комплексный план модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – Комплексный план), а также определения возможности и объемов государственной поддержки для их реализации.

Для возможности проведения оценки фактического вклада проекта в достижение целей Указа № 204 в Комплексный план включаются проекты, в рамках которых планируется завершение строительства и ввод в эксплуатацию объектов до конца 2024 года. При этом к ранжированию также допускаются проекты, в результате реализации которых ввод в эксплуатацию объектов осуществляется позднее 2024 года. В случае успешного прохождения ранжирования данные проекты рекомендуются к реализации в рамках Стратегии пространственного развития до 2035 года, а также в составе иных документов стратегического планирования.

В Комплексный план могут быть включены проекты двух видов:

- «проекты развития», реализация которых вносит прямой количественно измеримый вклад в достижение целей Указа № 204, приводит к существенным изменениям транспортной доступности городов и регионов страны;
- «проекты жизнеобеспечения», к которым относятся следующие проекты:
 - проекты, в случае нереализации которых функционирующие транспортные объекты подлежат выводу из эксплуатации и/или консервации ввиду нарушений требований безопасности, поскольку их эксплуатация технически невозможна или создает высокие риски возникновения аварийных ситуаций и происшествий;
 - социально значимые проекты по обеспечению жизнедеятельности на территориях в зоне тяготения проекта, поддержанию и улучшению условий транспортного сообщения с удаленными и труднодоступными территориями, в том числе проекты, обеспечивающие безальтернативные транспортные маршруты;
 - социально значимые проекты, направленные на гарантированное обеспечение снабжения регионов Крайнего Севера, восстановления

транспортной инфраструктуры ввиду чрезвычайных ситуаций, нереализация которых гарантированно повлечет негативные последствия для сохранения уровня жизни населения.

В процессе ранжирования осуществляется сравнение проектов одного вида, при этом сравнение проектов, относящихся к разным видам, не производится. Проекты развития обладают значительными прямыми и косвенными социально-экономическими и бюджетными эффектами. Портфель проектов данного вида формируется таким образом, чтобы выполнить все поставленные задачи и достичь целевых показателей, определенных в пункте 15 Указа № 204, и максимизировать величину социально-экономических эффектов на 1 рубль государственной поддержки. Портфель проектов жизнеобеспечения определяется исходя из бюджетных лимитов и направлен на устранение критических проблем транспортной инфраструктуры, реконструкцию объектов, состояние которых угрожает жизни и здоровью людей, характеризуется значительными социальными эффектами.

Если проект относится к жизнеобеспечивающим и одновременно обладает существенными экономическими эффектами, он относится к первому виду.

Оценка и ранжирование проектов проводится в два этапа с учетом сложного и многопланового характера взаимосвязей между развитием транспорта и социально-экономическим развитием.

II. Предварительный отбор проектов

На первом этапе проводится экспресс-оценка (фильтрация) проектов развития на предмет соответствия целям Указа № 204, задачам экономического роста и достаточной степени проработанности (всего 4 группы критериев). За соответствие каждому критерию проекту начисляются баллы. Проекты, набравшие более половины от максимально возможного количества баллов, проходят на второй этап оценки. Перечень критериев для первого этапа и их веса представлены в табл. 1.

Критерии Группы 1 имеют наибольший вес (3 балла), поскольку отражают прямой вклад в достижение целей Указа № 204. Максимальное количество баллов, которое может быть присвоено проекту по критериям данной группы, составляет 9 баллов. В случае, если проект набрал больше баллов, в оценке учитываются только 9 баллов.

Критерии Группы 2 направлены на учет влияния проектов на достижение целей и задач пространственного развития. Эти критерии позволяют оценить, возникают ли существенные социально-экономические эффекты от реализации того или иного проекта. Максимальный балл по критериям данной группы

присваивается проектам, которые вносят наибольший вклад в улучшение транспортной связности страны.

Критерии Группы 3 направлены на оценку привлекательности проекта для участия частных инвесторов в финансировании проекта.

Критерии Группы 4 направлены на учет текущей проработанности проекта в части различной проектной документации, а также наличия благоприятных административных условий для реализации проекта. Максимальную оценку получают проекты, которые можно начать реализовывать в текущем или следующем году.

Оценка проектов стоимостью менее 1,5 млрд рублей, соответствующих хотя бы одному критерию первой группы, и проектов, для реализации которых не требуются средства федерального бюджета, не проводится. Данные проекты признаются прошедшими предварительный отбор и проходят оценку только в рамках второго этапа.

Результаты предварительного отбора оформляются в табличной форме. В таблицах отражается перечень проектов, сгруппированных по степени готовности:

- первая группа – ведутся строительно-монтажные работы (далее – СМР);
- вторая группа – есть проектно-сметная документация;
- третья группа – стадия проектирования;
- четвертая группа – проекты-идеи (документация отсутствует).

В таблицах указываются все проекты, включая те, по которым предварительный отбор не проводится (проекты стоимостью менее 1,5 млрд рублей; проекты, не требующие финансирования за счет средств федерального бюджета; проекты жизнеобеспечения).

Результатом первого этапа оценки является перечень проектов развития с указанием количества набранных баллов по каждому проекту и перечень проектов жизнеобеспечения.

Таблица 1. Критерии первого этапа оценки

1	Группа 1 – вклад в достижение национальных целей и задач Комплексного плана. Проект вносит существенный вклад в следующие направления развития (присваивается 3 балла за каждый пункт, но не более 9 баллов в сумме по группе)
1.1	Строительство и модернизация российских участков автомобильных дорог, относящихся к международному транспортному маршруту «Европа – Западный Китай»
1.2	Увеличение мощностей морских портов Российской Федерации
1.3	Развитие Северного морского пути и увеличение грузопотока до 80 млн тонн
1.4	Сокращение времени перевозки контейнеров ж/д транспортом с Дальнего Востока до западной границы России до 7 дней, рост транзитных перевозок контейнеров в 4 раза
1.5	Формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров

	(ТЛЦ)
1.6	Увеличение пропускной способности БАМа и Транссиба до 180 млн тонн
1.7	Увеличение пропускной способности а/д и ж/д подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна
1.8	Развитие транспортных коммуникаций между административными центрами субъектов Российской Федерации и другими городами – центрами экономического роста
1.9	Реконструкция инфраструктуры региональных аэропортов и расширение сети межрегиональных пассажирских маршрутов, минуя Москву, до 50% общего количества внутренних регулярных авиационных маршрутов
1.10	Создание основы для развития скоростного и высокоскоростного ж/д сообщения между крупными городами
1.11	Увеличение пропускной способности внутренних водных путей
1.12	Проект реализуется на территории перспективных центров экономического роста или способствует росту транспортной связанности перспективных центров экономического роста Стратегии пространственного развития Российской Федерации
2	Группа 2 – вклад в достижение национальных целей в сфере ускорения темпов экономического роста, в том числе за счет косвенных эффектов, соответствие целям и задачам пространственного развития (присваивается 1 балл за каждый пункт)
2.1	<u>Для проектов, ориентированных на грузоперевозки</u>
2.1.1	Сокращение среднего (по регионам локализации проектов) времени в пути до ближайшего морского порта минимум на 20%
2.1.2	Наличие подтвержденных грузопотоков от конкретных компаний – пользователей инфраструктуры
2.1.3	Проект ориентируется на перевозки преимущественно высокодоходных грузов (с высокой добавленной стоимостью)
2.1.4	Проект обеспечивает ускорение транзитных и экспортных перевозок на подходах и в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации по основным направлениям международных транспортных маршрутов по территории России, а также увеличение их объема
2.1.5	Проект обеспечивает интеграцию не менее двух видов транспорта и дает возможность мультимодальных операций
2.1.6	В результате реализации проекта расшивается хотя бы одно узкое место
2.2	<u>Для проектов, ориентированных на пассажирские перевозки</u>
2.2.1	В результате реализации проекта в агломерационный радиус (2 часа до центра) хотя бы одного города с населением более 500 тыс. человек попадают новые населенные пункты суммарной численностью не менее чем 50 тыс. человек
2.2.2	Среднее время в пути между хотя бы двумя региональными центрами сократилось не менее чем на 30%
2.2.3	В регионе реализации проекта отсутствует (находится в неудовлетворительном состоянии) альтернативная транспортная инфраструктура, обеспечивающая круглогодичную транспортную доступность населения
2.2.4	Увеличена доля населения, которое воспользуется инфраструктурой, построенной в результате реализации проекта от общей численности региона/регионов
2.3	<u>Общие показатели для грузовых и пассажирских проектов</u>
2.3.1	Реализация проекта обеспечивает появление нового (альтернативного) вида транспорта, нового направления, нового транспортного узла для связи одной или более пар регионов
2.3.2	валовая добавленная стоимость (далее – ВДС) регионов локализации проекта превышает 1% суммарного ВДС по видам экономической деятельности «обрабатывающие производства», «оптовая и розничная торговля», «транспорт и связь»
3	Группа 3 – привлекательность проекта для внебюджетных инвестиций

	(присваивается 1 балл за каждый пункт)
3.1	Предполагается реализация проекта с привлечением внебюджетных средств
4	Группа 4 – степень проработки проекта (присваивается 1 балл за каждый пункт)
4.1	Наличие ТЭО (технико-экономического обоснования), предпроектных проработок, основных технических решений, укрупненных сметных расчетов, транспортной модели
4.2	Наличие ПСД (проектно-сметной документации)
4.3	Наличие положительного заключения Главгосэкспертизы (если релевантно для проекта)
4.4	Земельные участки, на которых планируется реализация проекта, предоставлены застройщику (находятся в аренде или собственности, предоставлены в срочное или бессрочное пользование и т.д.)

III. Ранжирование проектов по величине социально-экономических эффектов

На втором этапе проекты, прошедшие предварительный отбор, ранжируются на основе метода анализа затрат и выгод по величине 6 видов социально-экономических эффектов, которые определяются через специальные индикаторы, указанные в табл. 2.

В рамках второго этапа ранжирование проектов осуществляется последовательно:

Шаг 1. Определение значений индикаторов 6 видов эффектов для каждого проекта.

Шаг 2. Приведение индикаторов к масштабу от 0 до 1 по следующей формуле (нормирование проводится относительно максимального значения внутри видов транспорта):

$$x_j = \frac{X_j - X_j^{\min}}{X_j^{\max} - X_j^{\min}},$$

где x_j – нормированное значение j -го индикатора; X_j – исходное (ненормированное) значение j -го индикатора; X_j^{\min} и X_j^{\max} – минимальное и максимальное значение индикатора среди рассматриваемых проектов.

Шаг 3. Расчет итогового индекса социально-экономических эффектов:

$$BR_j = 0,1 \cdot x_1 + 0,9 \cdot (x_2 + x_3 + x_4 + x_5 + x_6),$$

где BR_j – Benefit ratio, индекс социально-экономических эффектов инфраструктурного проекта j ;

Шаг 4. Типология проектов по соотношению выгод и затрат для государства.

Также на втором этапе силами Российского Фонда Прямых Инвестиций (РФПИ) и Внешэкономбанка (ВЭБ) осуществляется оценка возможности привлечения внебюджетного финансирования в проекты Комплексного плана.

Результатом второго этапа оценки являются группы проектов, выделенные по соотношению индекса экономических эффектов и величины требуемой государственной поддержки проекта.

IV. Принятие решения о включении проектов в Комплексный план, корректировке перечня проектов Комплексного плана и их финансировании за счет средств федерального бюджета

Предлагаемый портфель проектов, которые могут претендовать на финансирование из федерального бюджета в рамках Комплексного плана, должен обеспечивать выполнение задач и целевых показателей, определенных в пункте 15 Указа № 204, и вносить максимальный вклад в экономическое развитие России наиболее оптимальным способом с точки зрения объема государственной поддержки. При этом необходимо придерживаться следующих принципов:

1. Проекты жизнеобеспечения и проекты на стадии реализации получают первый приоритет.
2. Набор проектов должен быть достаточным для выполнения каждой задачи, поставленной в пункте 15 Указа № 204.
3. Среди всех возможных вариантов портфелей проектов, выполняющих задачи Указа № 204, оптимальным считается тот, который обеспечивает наибольшую величину индекса социально-экономических эффектов для государства с учетом бюджетных ограничений.
4. При формировании портфеля проектов учитываются приоритеты пространственного развития России, определенные в проекте Стратегии пространственного развития России до 2025 года.

Следует сопоставлять дополнительный объем финансирования Комплексного плана и заявленный объем средств на реализацию отдельного проекта.

Также необходимо учитывать наличие синергетического эффекта, при котором реализация портфеля взаимосвязанных проектов может дать больший суммарный эффект, чем реализация нескольких независимых проектов.

Сокращение общего объема средств, выделенного на реализацию Комплексного плана, производится путем полной приостановки финансирования проекта (проектов), имеющего (имеющих) наименьший BR из числа финансируемых, или сокращения финансирования отдельных проектов при условии, что данная корректировка окажет минимальное влияние на возможность достижения целей Указа № 204.

Заявленный объем средств федерального бюджета на реализацию проекта, учтенный при проведении оценки, может быть изменен в результате разработки/уточнения ТЭО и/или модели финансирования проекта. В данном случае индекс BR повторно рассчитывается, что может изменить место указанного проекта в рейтинге.

При появлении нового ранее не рассматриваемого проекта с вводом в эксплуатацию в период до 2024 года и успешного прохождения им процесса ранжирования данный проект может быть интегрирован в Комплексный план во время актуализации Комплексного плана при формировании бюджета на очередной плановый период. Это может повлечь за собой исключение из Комплексного плана проектов, имеющих меньший BR.

Таблица 2. Индикаторы социально-экономических эффектов от проекта

№	Эффект	Виды транспорта	Влияние на экономику	Индикаторы	Источник данных
Краткосрочные эффекты (этап строительства)					
1	Эффект инвест. спроса на этапе строительства ¹	Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, морской, авиационный	Капиталовложения в строительство транспортной инфраструктуры, закупка машин и оборудования создают мультиплицирующие эффекты в смежных отраслях экономики	<i>Мультипликатор строительства на ВВП с учетом локализации производства (доли импорта)</i>	Определяются на основе данных РАН
Долгосрочные эффекты (этап эксплуатации)					
2	Прямые эффекты на транспортный комплекс	Автомобильный, железнодорожный	Улучшение текущего состояния и развитие транспортной инфраструктуры оказывает эффект на всю транспортную систему страны	<i>Сокращение времени в пути между региональными центрами в % по отношению к текущему значению</i>	Расчетные данные на основе параметров инфраструктурного проекта
3	Прямые эффекты от деятельности операторов	Автомобильный, железнодорожный, внутренний водный, морской, авиационный	Эксплуатация объектов транспортной инфраструктуры увеличивает пассажиро- и/или грузопотоки, что создает экономическую деятельность перевозчиков	<i>Величина прироста грузопотока или пассажиропотока (в зависимости от типа проекта) на реконструируемом или строящемся объекте (участке)</i>	Рассчитывается с учетом планируемого трафика (пассажиро- и/или грузопотока) из карточки проекта
4	Агломерационные эффекты	Автомобильный, железнодорожный	Объединение крупных агломераций расширяет рынки труда и рынки сбыта. Первое позволяет предприятиям нанимать более производительные кадры. Второе увеличивает масштабы и рентабельность бизнеса, повышая инвестиционную привлекательность территорий	<i>(Увеличение численности людей в зоне 2-часовой транспортной доступности до центров агломераций по причине географического расширения зоны (изменение изохрон) в % и людях) * (Доля регионов тяготения проекта в суммарном ВДС Российской Федерации по ВЭД сферы услуг и обрабатывающих производств)</i>	Расчетные данные на основе параметров инфраструктурного проекта Статистика по регионам в зоне тяготения инфраструктурного проекта
5	Эффекты от роста	Автомобильный,	Сокращение транспортных	<i>(Объем несырьевого</i>	Данные по экспорту –

¹ Данный вид эффекта включается в общий индекс при определении приоритетности транспортных проектов для «остатка» средств государственной поддержки, когда при ранжировании учитываются все виды транспорта вместе

	транспортной доступности до глобальных рынков	железнодорожный	расходов (временных и/или стоимостных) расширяет рынки сбыта и повышает конкурентоспособность продукции, что увеличивает объемы выпускаемой продукции	<i>и неэнергетического экспорта регионов)</i> * <i>(Сокращение времени в пути до глобальных рынков)</i>	Росстат. Время в пути до глобальных рынков – расчетные данные на основе параметров проекта (условные точки рынков – Роттердам и Шанхай)
б	Эффекты от роста связности территории	Авиационный	Обеспечение условий для межрегиональной кооперации и развития путем расширения прямых межрегиональных связей	<i>Число вновь создаваемых межрегиональных пассажирских маршрутов, осуществляемых минуя Москву</i>	Информация предоставляется инициатором проекта