

УТВЕРЖДЕНА
Правительственной комиссией
по транспорту
(протокол от 29 января 2019 г. № 1)

МЕТОДИКА

ранжирования отдельных мероприятий, включаемых в федеральные проекты комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года

Настоящая методика применяется при оценке предложений заинтересованных федеральных органов власти, органов власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, представителей бизнес-, научного и экспертного сообщества, общественных и иных организаций по включению отдельных мероприятий в федеральные проекты комплексного плана модернизации и расширения магистральной транспортной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р (далее - Комплексный план), а также пересмотру параметров ранее включенных мероприятий в федеральные проекты Комплексного плана в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 октября 2018 г. № 1288 "Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации" (вместе с Положением об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации) и Методическими указаниями по мониторингу и внесению изменений в Комплексный план, утвержденными Правительственной комиссией по транспорту.

Рассмотрение и оценка предложений по включению отдельных мероприятий в федеральные проекты Комплексного плана или пересмотру параметров ранее включенных мероприятий производится в соответствии с алгоритмом, представленным в приложении 1 к настоящей методике.

I. Основные положения

Оценка мероприятий проводится на основе типовой карточки мероприятия, заполняемой по форме согласно приложению 2 к настоящей методике, а также (при наличии) дополнительных и обосновывающих материалов.

В основе методики ранжирования отдельных мероприятий лежит определение вклада мероприятий в достижение целей, установленных 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 федеральные проекты комплексного плана, а также оценки возможности и объемов государственной поддержки для их реализации.

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

В федеральные проекты Комплексного плана могут быть включены мероприятия двух видов:

- "мероприятия развития", реализация которых вносит прямой количественно измеримый вклад в достижение целей Указа № 204, приводит к существенным изменениям транспортной доступности городов и регионов страны;

- "мероприятия жизнеобеспечения", к которым относятся следующие мероприятия:

мероприятия, в случае не реализации 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 мероприятия по обеспечению жизнедеятельности на территориях в зоне тяготения мероприятия,

поддержанию и улучшению условий транспортного сообщения с удаленными и труднодоступными территориями, в том числе мероприятия, обеспечивающие безальтернативные транспортные маршруты;

социально значимые мероприятия, направленные на гарантированное обеспечение снабжения регионов Крайнего Севера, восстановления транспортной инфраструктуры ввиду чрезвычайных ситуаций, не реализация которых гарантированно повлечет негативные последствия для сохранения уровня жизни населения.

В процессе ранжирования осуществляется сравнение мероприятий, относящихся к одному виду транспорта, при этом сравнение мероприятий, относящихся к разным видам транспорта, не производится. Мероприятия развития обладают значительными прямыми и косвенными социально-экономическими и бюджетными эффектами. Перечень мероприятий данного вида формируется таким образом, чтобы выполнить все поставленные задачи, достичь целевых показателей, определенных в пункте 15 Указа № 204, и максимизировать величину социально-экономических эффектов на 1 рубль государственной поддержки. Перечень мероприятий 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 мероприятие относится к жизнеобеспечивающему и одновременно обладает существенными экономическими эффектами, оно считается "мероприятием жизнеобеспечения".

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

II. Предварительный отбор мероприятий

На первом этапе проводится экспресс-оценка (фильтрация) мероприятий развития на предмет соответствия целям Указа № 204, задачам экономического роста и достаточной степени проработанности (всего 4 группы критериев). За соответствие каждому критерию мероприятию начисляются баллы. Мероприятия, набравшие более половины максимально возможного количества баллов, проходят на второй этап оценки. Перечень критериев для первого этапа и их веса представлены в таблице 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 мероприятию по критериям данной группы, составляет 9 баллов. В случае если мероприятие набрало больше баллов, в оценке учитываются только 9 баллов.

Критерии группы 2 направлены на учет влияния мероприятий на достижение целей и задач пространственного развития. Эти критерии позволяют оценить, возникают ли существенные социально-экономические эффекты от реализации того или иного мероприятия. Максимальный балл по критериям данной группы присваивается мероприятиям, которые вносят наибольший вклад в улучшение транспортной связанности страны.

Критерии группы 3 направлены на оценку привлекательности мероприятия для участия частных инвесторов в его финансировании.

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

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

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

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

В таблицах указываются все мероприятия, включая те, по которым баллы не начислялись (предварительный отбор был пройден автоматически (мероприятия стоимостью менее 1,5 млрд. рублей;

мероприятия, не требующие финансирования за счет средств федерального бюджета; мероприятия жизнеобеспечения).

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

Таблица 1. Критерии первого этапа оценки

1. Группа 1 - вклад в достижение национальных целей и задач Комплексного плана. Мероприятие вносит существенный вклад в следующие направления развития (присваиваются 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. Мероприятие реализуется на территории перспективных центров экономического роста или способствует росту транспортной связанности перспективных центров экономического роста Стратегии пространственного развития Российской Федерации и/или реализуется во исполнение международных соглашений/договоров.
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. Для мероприятий, ориентированных на грузоперевозки
 - 2.1.1. Сокращение среднего (по регионам локализации мероприятий) времени в пути до ближайшего морского порта минимум на 20%
 - 2.1.2. Наличие подтвержденных грузопотоков от конкретных компаний - пользователей инфраструктуры
 - 2.1.3. Мероприятие ориентируется на перевозки преимущественно высокодоходных грузов (с высокой добавленной стоимостью)
 - 2.1.4. Мероприятие 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. Мероприятие обеспечивает интеграцию не менее двух видов транспорта и дает возможность мультимодальных операций
 - 2.1.6. В результате реализации мероприятия расширяется хотя бы одно узкое место
 - 2.2. Для мероприятий, ориентированных на пассажирские перевозки
 - 2.2.1. В результате реализации мероприятия 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 мероприятия 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 мероприятия от общей численности региона/регионов
- 2.3. Общие показатели для грузовых и пассажирских мероприятий
 - 2.3.1. Реализация мероприятия 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 мероприятия превышает 1% суммарного ВДС по видам экономической деятельности "обрабатывающие производства", "оптовая и розничная торговля", "транспорт и связь"
- 3. Группа 3 - привлекательность мероприятия для внебюджетных инвестиций (присваивается 1 балл за каждый пункт)
 - 3.1. Предполагается реализация мероприятия с привлечением внебюджетных средств
- 4. Группа 4 - степень проработки мероприятия (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 актуальной проектной документации
 - 4.3. Наличие положительного заключения Главгосэкспертизы России (если релевантно для мероприятия)
 - 4.4. Земельные участки, на которых планируется реализация мероприятия, предоставлены застройщику (находятся в аренде или собственности, предоставлены в срочное или бессрочное пользование и т.д.)

III. Ранжирование мероприятий по величине социально-экономических эффектов

На втором этапе мероприятия, прошедшие предварительный отбор, ранжируются на основе метода анализа затрат и выгод по величине 7 видов социально-экономических эффектов, которые определяются через специальные индикаторы, указанные в таблице 2.

В рамках второго этапа ранжирование мероприятий осуществляется последовательно:

Шаг 1. Определение значений индикаторов 7 видов эффектов для каждого мероприятия.

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 мероприятий.

Шаг 3. Расчет итогового индекса социально-экономических эффектов:

$$BR_j = 0,1 \times x_1 + 0,9 \times (x_2 + x_3 + x_4 + x_5 + x_6 + x_7)$$

где BR_j - Benefit ratio, индекс социально-экономических эффектов инфраструктурного мероприятия j .

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

Также на втором этапе силами Российского Фонда Прямых Инвестиций (РФПИ) и Государственной корпорации развития "ВЭБ.РФ" по запросам Аналитического центра и (или) Минтранса России осуществляется оценка возможности привлечения внебюджетного финансирования в мероприятия федеральных проектов Комплексного плана.

Результатом второго этапа оценки являются группы мероприятий, выделенные по соотношению индекса экономических эффектов и величины требуемой государственной поддержки мероприятия. Решение о включении мероприятия из определенной группы в федеральные проекты Комплексного плана принимается на основе наиболее оптимального соотношения указанных параметров.

IV. Принятие решения о включении мероприятий в федеральные проекты Комплексного плана, корректировке перечня мероприятий федеральных проектов Комплексного плана и их финансировании за счет средств федерального бюджета

Перечень мероприятий, которые могут претендовать на финансирование из федерального бюджета в рамках федеральных проектов 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) мероприятия жизнеобеспечения и мероприятия на стадии реализации получают первый приоритет;

2) среди всех возможных вариантов перечней мероприятий, выполняющих задачи Указа № 204, оптимальным считается тот, который обеспечивает наибольшую величину индекса социально-экономических эффектов для государства с учетом бюджетных ограничений;

3) сформированный перечень мероприятий должен быть достаточным для выполнения каждой задачи, определенной в пункте 15 Указа № 204;

4) при формировании перечня мероприятий учитываются приоритеты пространственного развития России, определенные в Стратегии пространственного развития России.

Следует сопоставлять суммарно возможный дополнительный объем финансирования федерального проекта Комплексного плана и заявленный объем средств на реализацию отдельного мероприятия.

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

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

Объем средств федерального бюджета на реализацию мероприятия, изначально учтенный при проведении оценки, может быть изменен в

результате разработки/уточнения ТЭО и (или) модели финансирования мероприятия. В данном случае индекс BR повторно рассчитывается, что может изменить место указанного мероприятия в рейтинге и повлиять на возможность включения данного мероприятия в соответствующий федеральный проект Комплексного плана.

При появлении нового, ранее не рассматриваемого мероприятия с вводом в эксплуатацию в период до 2024 года и успешного прохождения им процесса ранжирования данное мероприятие может быть интегрировано в федеральный проект Комплексного плана во время актуализации федеральных проектов Комплексного плана при формировании бюджета на очередной плановый период. Это может повлечь за собой исключение из федерального проекта Комплексного плана мероприятий, имеющих меньший BR с учетом дальнейших их исключения.

Таблица 2. Индикаторы социально-экономических эффектов от мероприятия^{*}

№	Эффект	Виды транспорта/направление/сектор	Влияние на экономику	Индикаторы	Источник данных
Краткосрочные эффекты (этап строительства)					
1.	Эффект инвестиционного спроса на этапе строительства ¹	Дорожное хозяйство, железнодорожный, внутренний водный, морской, авиационный транспорт	Капиталовложения в строительство транспортной инфраструктуры, закупка машин и оборудования создают мультиплицирующие эффекты в смежных отраслях экономики	Мультипликатор строительства на ВВП с учетом локализации производства (доли импорта)	Определяются на основе межотраслевого баланса ²
Долгосрочные эффекты (этап эксплуатации)					
2.	Прямые эффекты на транспортный комплекс	Дорожное хозяйство, железнодорожный транспорт	Улучшение текущего состояния и развитие транспортной инфраструктуры оказывают эффект на всю транспортную систему страны	Сокращение времени в пути между региональными центрами, % по отношению к текущему значению	Расчетные данные на основе параметров инфраструктурного мероприятия
3.	Прямые эффекты от деятельности операторов	Дорожное хозяйство, железнодорожный, внутренний	Эксплуатация объектов транспортной инфраструктуры	Величина прироста грузопотока или пассажиропотока (в зависимости от типа	Рассчитывается с учетом планируемого трафика

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

² Либо иного документа в случае установления в нем мультипликатора строительства на ВВП с учетом локализации производства (доли импорта).

№	Эффект	Виды транспорта/ направление/ сектор	Влияние на экономику	Индикаторы	Источник данных
		водный, морской, авиационный транспорт	увеличивает пассажиро- и (или) грузопотоки, что создает экономическую деятельность перевозчиков	мероприятия) на реконструируемом или строящемся объекте (участке)	(пассажиро- и (или) грузопотока) из карточки мероприятия
4.	Прямые эффекты от деятельности производите- ль продукции (эффекты от расширения узких мест)	Дорожное хозяйство, железнодорожный, внутренний водный, морской, авиационный транспорт	Благодаря развитию транспортной системы производители продукции, перевозимой транспортом, получают возможность увеличения объемов производства	Объемы грузов, перевозка которых стала возможной благодаря развитию транспорта, в стоимостном выражении	Рассчитывается с учетом планируемого трафика (грузопотока), используются официально публикуемые данные и отчетность Росстата, Минэкономразви- тия России и компаний - потребителей услуг инфраструктуры
5	Агломера- ционные эффекты	Дорожное хозяйство, железнодорожный транспорт	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	(Увеличение численности людей в зоне 2-часовой транспортной доступности до центров агломераций по причине географического расширение зоны изменения изохрон) в % и людях)* (Доля регионов тяготения мероприятия в суммарном ВДС Российской Федерации по ВЭД сферы услуг и обрабатывающих производств)	Расчетные данные на основе параметров инфраструк- турного мероприятия Статистика по регионам в зоне тяготения инфраструктурно го мероприятия
6.	Эффекты от роста транспортной доступности до глобальных рынков	Дорожное хозяйство, железнодорожный, морской транспорт	Сокращение транспортных расходов (временных и (или) стоимостных) расширяет рынки сбыта и повышает конкурентоспособ- ность продукции, что увеличивает объемы выпускаемой продукции	(Объем несырьевого и неэнергетического экспорта регионов)* (Сокращение времени в пути до глобальных рынков)	Данные по экспорту - Росстат. Время в пути до глобальных рынков - расчетные данные на основе параметров мероприятия
7.	Эффекты от роста связности территории	Авиационный транспорт	Обеспечение условий для межрегиональной кооперации и развития путем расширения прямых межрегиональных связей	Число вновь создаваемых межрегио- нальных пассажирских маршрутов, осуществляемых минуя Москву	Информация предоставляется инициатором мероприятия

* Формулы расчета индикаторов:

1. Эффект инвестиционного спроса на этапе строительства.

Величина мультипликатора инвестиций в рассматриваемой отрасли транспортного комплекса определяется на основе межотраслевого баланса (МОБ, таблицы "затраты-выпуск").

Формула расчета: Эффект равен произведению мультипликатора для данной отрасли транспортного комплекса (с учетом импорта) на объем инвестиций в проект.

2. Прямые эффекты на транспортный комплекс, связанные с экономией времени в пути (как для перевозки грузов, так и пассажиров - в зависимости от типа проекта).

Формула расчета:

$$\sum \left(\frac{i_Время_в_пути_{старое}}{i_Время_в_пути_{новое}} - 1 \right),$$

где:

$i_Время_в_пути_{старое}$ - существующее время в пути между парой i региональных центров / пунктов пропуска через государственную границу (средневзвешенное по видам транспорта с учетом величины пассажирского или грузового потока, при этом инициатор проекта может учитывать только те виды транспорта, которые являются конкурирующими / взаимодополняющими по отношению к мероприятию с соответствующим обоснованием), между которыми происходит ускорение сообщения в результате реализации проекта, минут;

$i_Время_в_пути_{новое}$ - новое средневзвешенное время в пути в результате реализации проекта между парой i региональных центров на рассматриваемом маршруте / пунктов пропуска через государственную границу, минут.

3. Прямые эффекты от деятельности операторов.

Формула расчета:

$$\text{Пассажиропоток (грузопоток)}_{\text{новый}} - \text{Пассажиропоток (грузопоток)}_{\text{старый}}$$

где:

$\text{Пассажиропоток (грузопоток)}_{\text{новый}}$ - новый пассажиропоток/грузопоток на рассматриваемом маршруте, возникающий в результате реализации проекта, чел. или тонн;

Пассажиропоток (грузопоток)_{старый} - существующий пассажиропоток/грузопоток на рассматриваемом маршруте, чел. или тонн.

4. Прямые эффекты от деятельности производителей продукции (эффекты от расшивки узких мест)³.

Формула расчета:

$$\sum (\text{Прирост_выпуска}_i \times \text{Цена}_i),$$

где:

Прирост_выпуска_i - суммарный прирост выпуска товара (продукции) *i*, в натуральных величинах (тонны);

Цена_i - цена товара (продукции) *i* в текущий год (год проведения расчета)⁴.

5. Агломерационные эффекты.

Формула расчета:

$$\sum \left(\frac{i_ \text{Численность_2 часа}_{\text{новая}}}{i_ \text{Численность_2 часа}_{\text{старая}}} \right) \times \frac{\sum \text{ВРП}_{\text{вэд}}}{\text{ВВП}_{\text{вэд}}},$$

где:

*i*_ Численность_2 часа_{новая} - новая численность людей в зоне 2-часовой транспортной доступности до центра агломерации *i*, чел.;

*i*_ Численность_2 часа_{старая} - существующая численность людей в зоне 2-часовой транспортной доступности до центра агломерации *i*, чел.;

$\sum \text{ВРП}_{\text{вэд}}$ - валовая добавленная стоимость (ВДС) регионов прохождения рассматриваемого маршрута по видам экономической деятельности сферы услуг и обрабатывающих производств⁵, руб.;

$\text{ВВП}_{\text{вэд}}$ - валовая добавленная стоимость (ВДС) Российской Федерации по видам экономической деятельности сферы услуг и обрабатывающих производств, руб.

6. Эффекты от роста транспортной доступности до глобальных рынков.

Формула расчета:

³ Для учета данного вида эффекта строго необходимо наличие обоснования, что отсутствуют альтернативные экономически обоснованные варианты вывоза рассматриваемой продукции.

⁴ Показатель рассчитывается в ценах базового периода.

⁵ Рассматриваются следующие коды видов экономической деятельности в соответствии с ОКВЭД2: С, F, G, I, H, J, K, L, M.

$$\text{Export} \times \left(\frac{\text{Время}_{\text{до рынков}_{\text{старое}}}}{\text{Время}_{\text{до рынков}_{\text{новое}}}} - 1 \right),$$

где:

Export - сумма несырьевого и неэнергетического экспорта⁶ регионов прохождения проекта, в тоннах или денежном эквиваленте;

Время_{до рынков_{старое}} - существующее время в пути до ближайшего глобального рынка на рассматриваемом виде транспорта⁷, часов;

Время_{до рынков_{новое}} - новое время в пути до ближайшего глобального рынка на рассматриваемом виде транспорта, часов.

7. Эффекты от роста связности территории.

Формула расчета: количество новых авиационных маршрутов, осуществляемых не через Московский авиационный узел.

⁶ Рассматривается экспорт, за исключением товаров сырьевых и энергетических отраслей (нефть и нефтепродукты, уголь и кокс, газ, электроэнергия, необработанные руды различных металлов и продукты их первичной обработки, необработанная древесина и продукты ее первичной обработки и проч.).

⁷ В качестве "глобальных рынков" рассматриваются центры мировой торговли - Европа (Роттердам) и Азия (Шанхай). Время в пути определяется как фактическое время в пути по рассматриваемой транспортной инфраструктуре с учетом времени на прохождение таможенных процедур и процедур загрузки/разгрузки.
