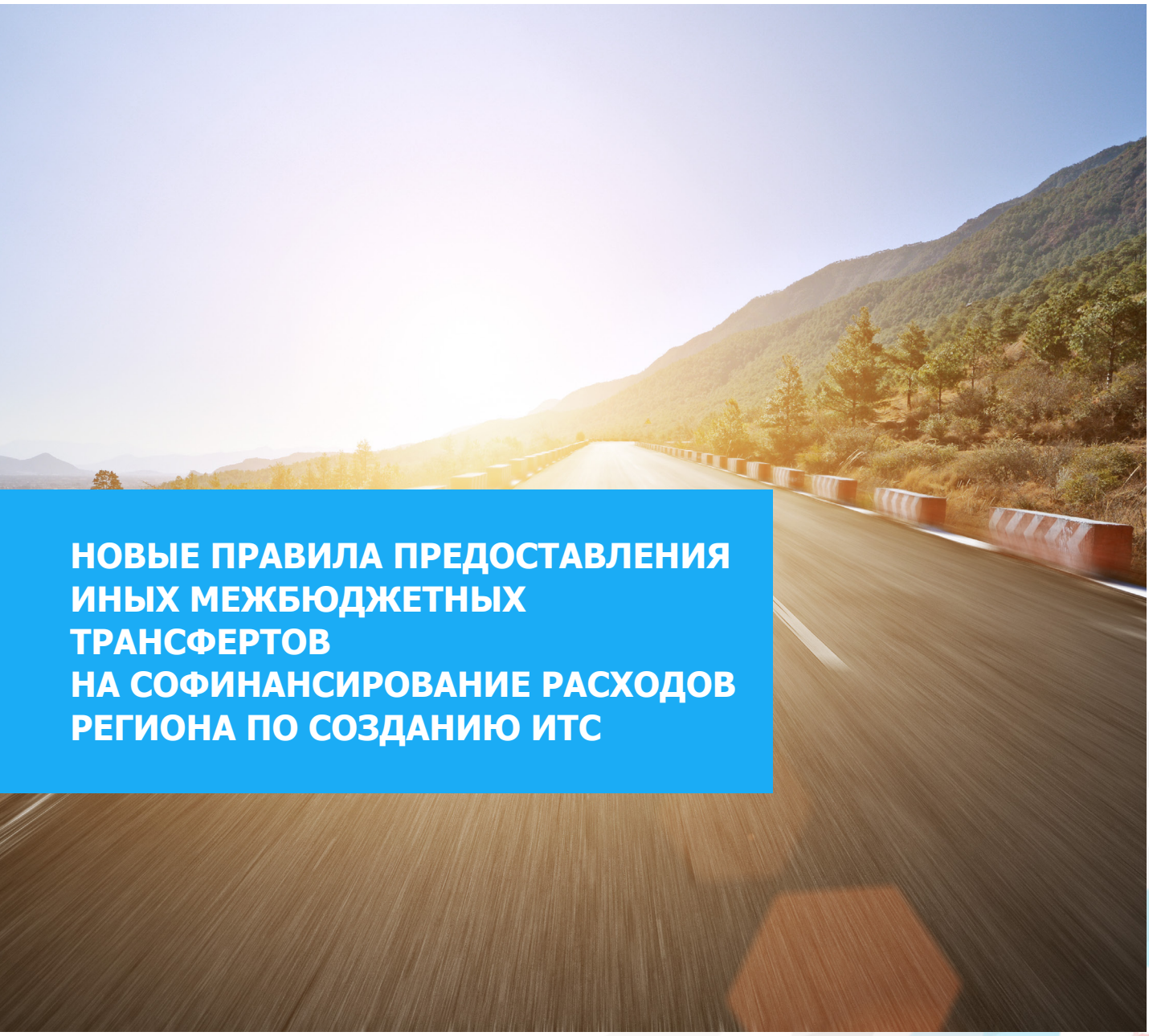
ГЧП.РФ
ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

1 кв. 2022
http:\\гчп.рф



НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ ИНЫХ МЕЖБЮДЖЕТНЫХ ТРАНСФЕРТОВ НА СОФИНАНСИРОВАНИЕ РАСХОДОВ РЕГИОНА ПО СОЗДАНИЮ ИТС

#Бюджетное софинансирование #ИТС #ГЧП #ПП № 2553 от 25.12.2021
#ПП № 1762 от 21.12.2019

Термины и определения

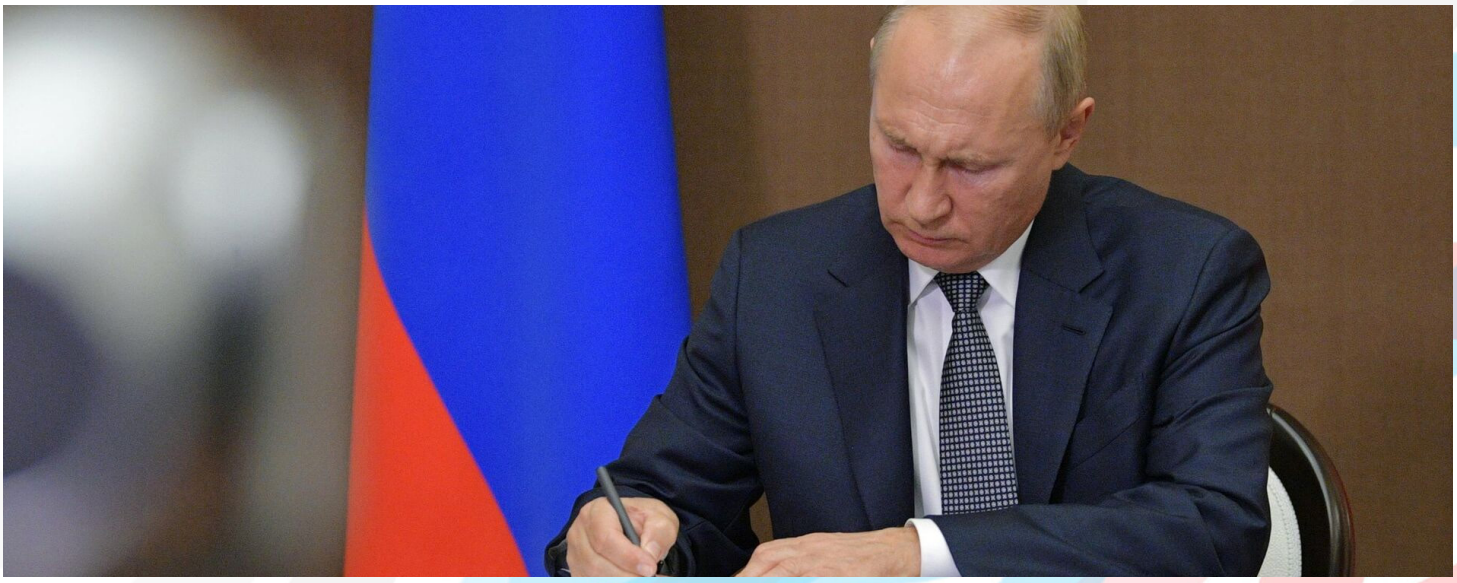
ИМБТ	Иные межбюджетные трансферты из федерального бюджета в бюджет субъекта Российской Федерации
ИТС	Интеллектуальная транспортная система
Методические рекомендации	Проект распоряжения Министерства транспорта Российской Федерации об утверждении «Методических рекомендаций по разработке заявок субъектов (включая локальные проекты ИТС) Российской Федерации на получение межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях реализации мероприятия «Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек» в рамках Федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные качественные дороги».
Методика оценки и ранжирования локальных проектов	Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации «от 25 марта 2020 г. № АК-60-р «Об утверждении Методики оценки и ранжирования локальных проектов в целях реализации мероприятия «Внедрение интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек» в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги»
Правила, Правила предоставления ИМБТ	Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1762 «Об утверждении Правил предоставления и распределения иных межбюджетных трансфертов из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек, в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»
Регион	Субъект Российской Федерации
Росавтодор	Федеральное дорожное агентство (Росавтодор)
СГЧП	Соглашение о государственно-частном партнерстве
СМЧП	Соглашение о муниципально-частном партнерстве

В конце 2021 года было принято постановление Правительства РФ № 2553 от 29.12.2021, которым были внесены изменения в Правила предоставления и распределения ИМБТ в целях внедрения интеллектуальных транспортных систем, предусматривающих автоматизацию процессов управления дорожным движением в городских агломерациях, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек, в рамках федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»[1].

Правила предусматривают предоставление средств ИМБТ на софинансирование расходов регионов по созданию ИТС в 27 городах (за исключением г. Москвы, городов Московской и Ленинградской областях) с населением более 300 тыс. человек до конца 2024 года. Для этих целей в федеральном бюджете на 2022 г. зарезервировано 7,35 млрд руб., а на плановые периоды 2023 г. и 2024 г. – по 8,4 млрд. руб. в год, соответственно. Теперь средства ИМБТ предоставляются исходя не из интегральной оценки заявки региона, а в зависимости от количества населения в соответствующем регионе и от лимитов финансирования Росавтодора в бюджетном периоде.

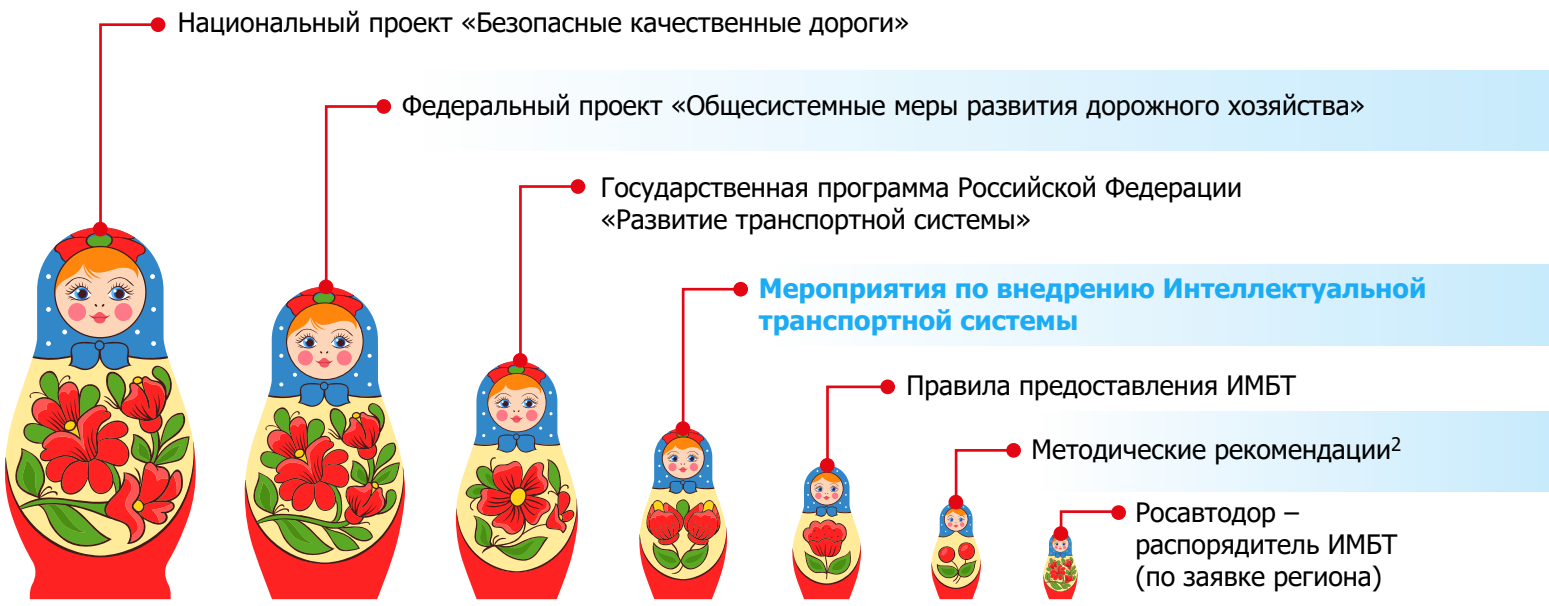
В данной статье мы рассмотрим **основные изменения, которые были внесены в Правила.**

Предоставление иных межбюджетных трансфертов на создание ИТС реализуется в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги». Стартом для реализации вышеуказанного национального проекта послужил указ Президента Российской Федерации от 07.05.2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», он же - майский указ.



[1] Постановление Правительства РФ от 21.12.2019 № 1762.

Схематично место мероприятий по созданию ИТС в национальном проекте «Безопасные качественные дороги», выглядит следующим образом:



Важно отметить, что предоставление федеральных бюджетных средств на создание ИТС в регионах продлено до 2030 года. Однако, есть определенные «нюансы», которые так же будут рассмотрены в настоящей статье.

Многие регионы рассматривают возможность реализации проектов ИТС по концессии и СГЧП / МЧП….

Новые Правила предоставления ИМБТ сохраняют нормативное требование о том, что в случае реализации проекта по созданию ИТС на основании концессионного соглашения, доля ИМБТ в софинансировании такого инвестиционного проекта не должна превышать 75% от общей стоимости проекта. Одновременно регион должен обеспечить привлечение не менее 15% внебюджетного финансирования от общей стоимости проекта. В свою очередь, соответствующее требование не было распространено в отношении локальных проектов, реализуемых на основании СГЧП или СМЧП, что, в свою очередь, позволяет профинансировать такой инвестиционный проект за счет средств ИМБТ без таких ограничений.

Первым важным нововведением новых Правил предоставления ИМБТ является полноценное определение «интеллектуальной транспортной системы». Так, согласно Правилам, ИТС – это система управления, интегрирующая современные информационные и телематические технологии и предназначенная для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта[3].

[2] В настоящий момент времени новые методические рекомендации не утверждены.

[3] ГОСТ Р 56829-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения.

Необходимо отметить, что предыдущая редакция Правил предоставления ИМБТ не содержала в себе определения ИТС, но содержала в себе набор обязательных и необязательных подсистем, а также модулей (никто не понимал, чем модули отличаются от подсистем, если это по своей сути модули это - то же программное обеспечение[4]), которые должны были быть созданы по результатам предоставления ИМБТ. В свою очередь, такой подход предыдущей редакции Правил создавал значительные трудности для регионов как при формировании технических заданий к государственным контрактам на создание ИТС, так и на стадии формирования заявки в Росавтодор на предоставление ИМБТ.

Еще одними позитивными нововведениями в Правила являются то, что теперь заявка на предоставление ИМБТ может быть подана регионом в Росавтодор в течение всего календарного года, а не только до 15-го мая календарного года, как это было предусмотрено в предыдущей редакции Правил предоставления ИМБТ. Дополнительно отмечаем, что теперь регион подает заявку в форме электронного документа, подписанного усиленной квалифицированной электронной подписью.

С технической точки зрения, наиболее важным изменением является то, что с 2022 и каждый последующий год ИМБТ предоставляются региону исходя из уровня «зрелости» ИТС - т.е. исходя из уровня развития ИТС в регионе, установленного Правилами. Всего есть 3 уровня зрелости - 0, 1 и 2. Описание уровней зрелости ИТС представлено далее в таблице.

Системные элементы	**0[5]**	**1**	**2**
Центр управления дорожным движением в городской агломерации	-	наличие	наличие
Центр мониторинга и управления общественным транспортом в городской агломерации	-	наличие	наличие
Программа комплексного развития транспортной инфраструктуры, комплексной схемы организации дорожного движения	-	наличие	наличие
Подсистема метеомониторинга	-	наличие	наличие
Интеграционная платформа	-	не менее 2 подсистем	не менее 4 подсистем
Количество подключенных светофорных объектов в городской агломерации к центру управления дорожным движением, обеспечивающих адаптивное светофорное регулирование	-	не менее 20%	не менее 40%
Технические средств сбора данных о параметрах дорожного движения в городской агломерации на всех светофорных объектах, подключенных к центру управления дорожным движением, а также на магистральных городских дорогах, магистральных улицах общегородского значения, обеспечивающих охват таких дорог и улиц	-	не менее 40%	не менее 50%
Подсистема диспетчерского управления служб содержания дорог	-	-	наличие
Видеосистем на пересечениях магистральных городских дорог, магистральных улиц общегородского и районного значения в городской агломерации	-	-	наличие

[4] Текущая редакция проекта Методических рекомендаций устранила разницу между «подсистемой» и «модулем» - теперь при формировании архитектуры региональной ИТС необходимо создавать только подсистемы.

[5] К «0» уровню зрелости так же относятся системы, в которых присутствуют элементы ИТС, указанные в таблице, но они не связаны между собой.

Важно:
Новые Правила устанавливают «последовательный» переход от одной степени зрелости региона к другой. Т.е., при 0 уровне зрелости ИТС регион не может претендовать сразу на получение ИМБТ для развития регионального ИТС до 2 уровня зрелости - необходимо развить сначала ИТС до 1-го уровня, а затем до 2-го.

Соответственно, при предоставлении отчетности о расходовании ИМБТ, Росавтодор будет в первую очередь оценивать уровень зрелости региональной ИТС, который должен был быть достигнут по результатам расходования ИМБТ.

Дополнительно необходимо отметить, что для достижения 2-го уровня зрелости необходимо предусмотреть всего лишь 5 обязательных подсистем, предусмотренных проектом Методических указаний: подсистема светофорного управления, подсистема метеомониторинга, подсистема видеонаблюдения, детектирования ДТП и ЧС, подсистема мониторинга параметров транспортного потока, подсистема диспетчеризации управления служб содержания дорог. В свою очередь, предыдущая редакция Методических рекомендаций предусматривала создание 21 подсистем и модулей в обязательном порядке, что можно также отнести к несомненным преимуществам новых Правил и Методических рекомендаций.

Однако, проект новых Методических рекомендаций предусматривает проведение комплекса предпроектных работ по формированию архитектуры ИТС региона перед формированием заявки по предоставлению средств ИМБТ в Росавтодор. Так, согласно проекту Методических рекомендаций в составе документов, прилагаемых к заявке, в обязательном порядке прикладываются: комплексная схема организации дорожного движения городской агломерации, программа комплексного развития транспортной инфраструктуры региона, комплексная схема организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом и т.п.. Разработка вышеуказанных документов осуществляется за счет средств регионального бюджета.

В предыдущей редакции Методических рекомендаций, содержащей систему интегральной оценки заявки региона, за непредоставление вышеуказанных документов, предусматривалось снижение оценки региона, теперь же такие документы предоставляются в обязательном порядке. При этом, необходимо иметь в виду, что последующая подготовка вышеуказанных документов за счет средств ИМБТ может рассматриваться как нецелевое использование бюджетных средств.

Особенностью применения новых Правил предоставления ИМБТ является то, что данные правила не применяются в отношении государственных контрактов, заключенных регионами до конца 2021 года (включительно). Однако, здесь возникает вопрос, как региону отчитываться за использование предоставленных ИМБТ и что делать региону после исполнения государственного контракта?

ДЛЯ ЭТОГО МЫ ПРЕДЛАГАЕМ ОБРАТИТЬСЯ К НАШЕЙ СХЕМЕ

Таким образом, новые Правила предоставления ИМБТ на создание ИТС коренным образом изменяют подход к развитию ИТС в регионах - теперь развитие ИТС в регионах должно идти постепенно с 0-го уровня к 1-ому, а с 1-го ко 2-ому. Более того, по сравнению с предыдущей редакции Правил, новые Правила содержат систематизированные требования к организации ИТС в регионах.

Резюмируя вышеизложенное, можно отметить следующие плюсы от принятия новой редакции Правил:

- (+) возможность подачи заявки на предоставление ИМБТ в течение всего календарного года;
- (+) подача заявки на предоставление ИМБТ в формате электронного документа;
- (+) стандартизация требований к организации ИТС в регионах;
- (+) сокращение числа обязательных подсистем в архитектуре ИТС в регионах;
- (+) размер средств ИМБТ определяется исходя из количества населения в регионе и бюджетных лимитов Росавтодора.

В то же время полагаем, что новые Правила содержат в себе так же и некоторые недостатки, такие как:

- (−) необходимость пересогласования заявки на предоставление ИМБТ с Росавтодором по государственным контрактам, истекающим ранее 2024 года и заявок, не получивших финансирование в 2021 году;
- (−) обязанность постепенного, пошагового развития ИТС в регионах в соответствии с установленными уровнями зрелостями;
- (−) необходимость дополнительных региональных затрат на подготовку документации транспортного планирования региона перед подачей заявки в Росавтодор.

Дополнительно обращаем внимание, что, как было отмечено ранее, предоставление федеральных бюджетных средств на создание ИТС в регионах было продлено до 2030 года. До конца 2030 года планируется развить ИТС в 64 городах (за исключением г. Москва и городов Московской и Ленинградской областей) с населением более 300 тыс. человек. Однако, после 2024 года федеральные бюджетные средства на создание ИТС будут направлять в регионы не в форме ИМБТ, а форме субсидий в порядке Приложения № 3 к постановлению Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596. В целом положения указанного нормативно-правового акта идентичны положениям Правил предоставления ИМБТ, за исключением того, что доля федерального софинансирования в региональном проекте по созданию ИТС будет рассчитываться исходя из уровня бюджетной обеспеченности соответствующего региона по принципу чем «богаче регион, тем меньше федеральных денег он получит».

21.02.2022

Партнер ГЧП.РФ Дмитрий Г.