

Заключение
об оценке регулирующего воздействия
проекта закона Астраханской области

«О внесении изменений в Закон Астраханской области «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области»

«14» 09 2022 г.

Министерство экономического развития Астраханской области (далее – уполномоченный орган) в соответствии с Порядком проведения оценки регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Астраханской области, утвержденным постановлением Правительства Астраханской области от 14.04.2014 № 130-П «Об оценке регулирующего воздействия проектов нормативных правовых актов Астраханской области и экспертизе нормативных правовых актов Астраханской области, затрагивающих вопросы осуществления предпринимательской и инвестиционной деятельности» (далее – Порядок), рассмотрело проект закона Астраханской области «О внесении изменений в Закон Астраханской области «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области» (далее – проект закона), разработанный министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Астраханской области (далее – разработчик), и сообщает следующее.

Проект закона направлен разработчиком для подготовки настоящего заключения об оценке регулирующего воздействия проекта закона (далее – заключение об ОРВ) впервые.

Информация о проведении оценки регулирующего воздействия проекта закона размещена разработчиком в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: <https://mintrans.astrobl.ru/documents/document-16g6g-0a73-33-6g9>.

В ходе подготовки настоящего заключения об ОРВ были проведены публичные консультации в срок с 18.08.2022 по 29.08.2022.

По степени регулирующего воздействия проект закона имеет среднюю степень воздействия.

При проведении публичных консультаций разработчиком проект закона был направлен в Союз «Астраханская торгово-промышленная палата», Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации «Деловая Россия», Астраханское региональное отделение «Российский союз промышленников и предпринимателей», Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ».

В рамках публичных консультаций поступило мнение от Союза «Астраханская торгово-промышленная палата», в соответствии с которым предлагаемое правовое регулирование направлено на повышение требований к качеству используемых транспортных средств, что, соответственно, улучшит качество перевозок пассажиров.

При этом отмечена актуальность проблемы, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование.

Кроме того, по мнению Союза «Астраханская торгово-промышленная палата», разработчик корректно обосновал необходимость правового вмешательства и направленность предлагаемых изменений на достижение поставленных целей.

Также по мнению Союза «Астраханская торгово-промышленная палата», выбранный вариант решения проблемы является оптимальным, в том числе с точки зрения выгод и издержек для организации в целом.

Вместе с тем Союз «Астраханская торгово-промышленная палата» считает, что предлагаемым правовым регулированием будут затронуты предприниматели, занимающиеся перевозкой пассажиров и багажа.

В соответствии с точкой зрения Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» предлагаемое правовое регулирование повлияет на изменение конкурентной среды, расстановки сил и средств в отрасли. Однако, в соответствии с позицией Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» – предлагаемое правовое регулирование является обоснованным, так как предприниматели будут использовать для перевозки более современный транспорт.

Вместе с тем Союз «Астраханская торгово-промышленная палата» обращает внимание на соответствие предлагаемого правового регулирования действующим нормативным правовым актам, а также на отсутствие положений, необоснованно затрудняющих ведение предпринимательской и иной экономической деятельности.

Последствия, к которым может привести принятие предлагаемых изменений в части невозможности исполнения субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности дополнительных обязанностей, возникновения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, как отмечает Союз «Астраханская торгово-промышленная палата», не усматриваются.

Кроме того, по мнению Союза «Астраханская торгово-промышленная палата» издержки (прямого, административного характера) субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности, возникающие при введении предлагаемого правового регулирования, а также временные издержки, которые понесут субъекты предпринимательской и иной экономической деятельности вследствие необходимости соблюдения административных процедур, предлагаемых в проекте закона, не предусмотрены.

Также с точки зрения Союза «Астраханская торгово-промышленная палата», проблемы и трудности с контролем соблюдения требований и норм,

вводимых предлагаемым правовым регулированием, отсутствуют, все адресаты предлагаемых изменений окажутся в одинаковых условиях.

Вместе с тем в рамках публичных консультаций поступило мнение от Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», в соответствии с которым отмечена актуальность проблемы, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование.

Кроме того, по мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», разработчик корректно обосновал необходимость внесения изменений. При этом Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» считает, что предлагаемые изменения являются назревшей необходимостью, их цель соотносится с проблемой, на решение которой направлено предлагаемое правовое регулирование.

Также по мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», выбранный вариант решения проблемы является оптимальным, в том числе с точки зрения выгод и издержек для организации в целом.

Вместе с тем Астраханское региональное отделение Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» считает, что предлагаемым правовым регулированием будут затронуты субъекты малого и среднего предпринимательства в сфере грузовых и пассажирских перевозок.

В соответствии с точкой зрения Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» предлагаемое правовое регулирование не повлияет на изменение конкурентной среды в отрасли, а также не будет способствовать необоснованному изменению расстановки сил в отрасли.

По мнению Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» обязанности, ответственность субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности отражены полно и точно, понятно и недвусмысленно прописаны административные процедуры, реализуемые ответственными исполнительными органами Астраханской области.

При этом также отмечено, что исполнение положений предлагаемого правового регулирования не приведет к возникновению избыточных обязанностей субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, а также к необоснованному существенному росту отдельных видов затрат или появлению новых необоснованных видов затрат.

В соответствии с мнением Астраханского регионального отделения Общероссийской общественной организации малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» исполнение положений предлагаемого правового регулирования не создает существенные риски ведения предпринима-

тельской и инвестиционной деятельности, не способствует возникновению необоснованных прав органов государственной власти и должностных лиц, не допускает возможность избирательного применения норм.

Кроме этого, отмечается, что последствия, к которым может привести принятие предлагаемых изменений в части невозможности исполнения субъектами предпринимательской и иной экономической деятельности дополнительных обязанностей, возникновения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, не усматриваются.

Иных замечаний и предложений в ходе проведения публичных консультаций не поступило.

На основе проведенной оценки регулирующего воздействия проекта закона с учетом информации, представленной в сводном отчете о результатах проведения оценки регулирующего воздействия проекта закона (далее – сводный отчет), уполномоченным органом сделаны следующие выводы:

1. При проведении процедуры оценки регулирующего воздействия проекта закона требования, предусмотренные разделом 3 Порядка соблюдения, не полностью (нарушен срок начала проведения публичных консультаций).

2. Проект закона не содержит положений, вводящих избыточные обязанности, запреты и ограничения для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности или способствующих их введению.

3. Проект закона не содержит положений, способствующих возникновению необоснованных расходов субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, а также бюджета Астраханской области.

Отношения по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом (далее – регулярные перевозки), в том числе отношения, связанные с установлением, изменением, отменой маршрутов регулярных перевозок, допуском юридических лиц и индивидуальных предпринимателей к осуществлению регулярных перевозок, использованием для осуществления регулярных перевозок объектов транспортной инфраструктуры, а также с организацией контроля за осуществлением регулярных перевозок, регулирует Федеральный закон от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 220-ФЗ).

В статье 34.1 Федерального закона № 220-ФЗ установлены обязанности юридических лиц, индивидуальных предпринимателей, участников договора простого товарищества, осуществляющих регулярные перевозки, к которым относятся следующие:

- к управлению транспортным средством, используемым для перевозок по маршруту регулярных перевозок, допускаются:

водитель, заключивший трудовой договор с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем или одним из участников договора простого товарищества, сведения о которых включены в карту данного маршрута регулярных перевозок;

индивидуальный предприниматель, участник договора простого товарищества, сведения о которых включены в карту данного маршрута регулярных перевозок;

- транспортное средство, используемое для перевозок по маршруту регулярных перевозок, должно находиться на праве собственности или ином законном основании у юридического лица, индивидуального предпринимателя или одного из участников договора простого товарищества, сведения о которых включены в карту данного маршрута регулярных перевозок.

Кроме того, в соответствии со статьей 14 Федерального закона № 220-ФЗ регулярные перевозки пассажиров по регулируемым тарифам осуществляются в случае, если это предусмотрено документом планирования регулярных перевозок или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения, посредством заключения в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок пассажиров и багажа и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение.

В свою очередь, отдельные отношения по организации регулярных перевозок на территории Астраханской области регулируются Законом Астраханской области от 28.12.2015 № 114/2015-ОЗ «Об отдельных вопросах правового регулирования отношений по организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом на территории Астраханской области» (далее – Закон Астраханской области).

Согласно информации, представленной разработчиком в сводном отчете, проблемой, на решение которой направлен проект закона, является сильная изношенность подвижного состава, используемого на регулярных маршрутах в Астраханской области, снижение уровня технической надежности и безопасности перевозок пассажиров, отсутствие обеспечения минимального уровня комфортности поездок пассажиров. Кроме того, разработчиком в сводном отчете отмечено, что неудовлетворенность качеством транспортного обслуживания вызывает многочисленные жалобы и обращения от населения Астраханской области с предложениями отрегулировать работу пассажирского транспорта, в том числе принять меры по улучшению комфортности поездок.

По информации разработчика, представленной в сводном отчете, по итогам Дней Астраханской области в Совете Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Правительством Астраханской области внесены предложения в постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 02.06.2021 № 272-СФ «О государственной поддержке социально-экономического развития Астраханской области» по развитию общественного транспорта в Астраханской области.

Постановление Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 02.06.2021 № 272-СФ «О государственной поддержке социально-экономического развития Астраханской области» содержит рекомендацию Правительству Астраханской области совместно с администрацией муниципального образования «Город Астрахань» о проработке предложения по развитию пассажирского транспорта общего пользования в городе Астрахани.

Во исполнение вышеуказанного поручения, как сообщает разработчик в сводном отчете, Правительство Астраханской области ориентировано на проведение мероприятий по реформированию пассажирского транспорта с учетом целей и задач по повышению доступности транспортных услуг, качества транспортных услуг в части комфортности и безопасности перевозок с минимизацией негативного воздействия на окружающую среду, определенных Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 27.11.2021 № 3363-р.

В рамках реализации реформы пассажирского транспорта принят Социальный стандарт транспортного обслуживания населения Астраханской области при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденный постановлением Правительства Астраханской области от 07.07.2022 № 308-П (далее – Социальный стандарт), который устанавливает уровень и показатели качества транспортного обслуживания населения Астраханской области при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, их нормативные значения. Социальный стандарт разработан в соответствии с распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 31.01.2017 № НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом». В Социальном стандарте по показателю качества «Комфортность» установлено, что транспортные средства, используемые для осуществления регулярных перевозок на территории Астраханской области, должны соответствовать экологическому классу ЕВРО-4 и выше.

С учетом вышеизложенного разработчиком выделены две цели предлагаемого правового регулирования.

Проект закона, в первую очередь, разработан в целях реализации положений статьи 34.1, а также пункта 2 части 2 статьи 14 Федерального закона № 220-ФЗ.

Так, проектом закона предусмотрено, что сведения о неоднократном (два и более раза) в течение одного года привлечении к административной ответственности за совершение при осуществлении регулярных перевозок, предусмотренных соответствующим свидетельством об осуществлении перевозок по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, административного правонарушения в области дорожного движения индивидуального предпринимателя, участника договора простого товарищества, за которое в установленном законодательством порядке ему назначено административное наказание в виде лишения права управления транспортными средствами либо административного ареста, должны быть включены в карту данного маршрута регулярных перевозок, либо в карту данного маршрута регулярных перевозок должны быть включены сведения о водителях, заключивших трудовой договор с юридическим лицом, индивидуальным предпринимателем или одним из участников договора простого товарищества. При этом в Законе Астраханской области указанные сведения должны быть включены в реестр маршрутов.

Кроме того, проектом закона предлагается в целях организации регулярных перевозок по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам предоставить возможность заключения в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение, – в случае, если это предусмотрено документом планирования регулярных перевозок или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения.

Второй целью предлагаемого правового регулирования по информации, представленной разработчиком в сводном отчете, является повышение качества транспортного обслуживания населения Астраханской области, обновление автопарка транспортных средств, осуществляющих регулярные перевозки по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, межрегиональным маршрутам регулярных перевозок, улучшение экологической обстановки в регионе, отбора перевозчиков, обеспечивающих наиболее безопасные и качественные условия перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом.

В этой связи проектом закона предлагается установить требование об использовании для регулярных перевозок транспортные средства, соответствующие экологическому классу не ниже ЕВРО 4. При этом разработчиком в сводном отчете указано, что установление данного критерия распространяется на вновь организуемые маршруты, а также для привлечения перевозчи-

ков на регулярные маршруты, входящие в реестры регулярных перевозок, на которых отсутствуют в настоящее время перевозчики.

Предлагаемые критерии, по мнению разработчика, необходимы для обновления парка транспортных средств, участвующих в регулярных перевозках, обеспечения безопасности пассажиров, а также для повышения уровня экологической безопасности Астраханской области.

Обоснование разработчиком выбора предлагаемого способа решения проблемы заключается в том, что установление требования об использовании для перевозок транспортных средств не ниже экологического класса 4 позволит улучшить экологическую обстановку в регионе, привлекать перевозчиков, обеспечивающих наиболее безопасные и качественные условия перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, что как следствие приведет к обновлению транспортных средств, используемых на регулярных маршрутах. По информации, представленной разработчиком в сводном отчете, последовательно сменяемые этапы экологического стандарта ЕВРО (и ЕВРО 3, и ЕВРО 4) ужесточают требования, как к топливу, так и к конструкции автомобиля. С заменой одного другим директивно задается уменьшение выбросов главных загрязнителей — угарного газа, углеводородов, окислов азота, твердых частиц (сажи), серных соединений. Указанные требования реализуются двумя путями — улучшением топлива и модернизацией двигателей. Кроме этого, разработчиком в сводном отчете приведена следующая информация: в стандарте ЕВРО 4 на 22 % по отношению к ЕВРО 3 снижен выброс угарного газа СО, содержание в выхлопах окиси азота NO уменьшено для всех двигателей в 2 раза, уровень выброса сажи в дизелях ЕВРО 4 снижен вдвое, концентрация серы в горючем ЕВРО 4 меньше, чем в ЕВРО 3, в 7 раз.

Как указано разработчиком в сводном отчете, предлагаемое правовое регулирование не создаст дополнительной финансовой нагрузки на субъекты предпринимательской деятельности, осуществляющих свою деятельность по итогам ранее проведенных конкурсных процедур и получивших свидетельства на 5 лет. Срок действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок определяется в соответствии с частью 5 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ, согласно которой, если до истечения срока действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карты маршрута регулярных перевозок не наступят обстоятельства прекращения или приостановления действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок, предусмотренных пунктами 1, 2, 3, 7 части 1 статьи 29, а также пунктом 4 части 2 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ, действие указанных свидетельств и карт маршрута продлевается на срок не менее 5 лет. Количество таких продлений не ограничивается. Таким образом, действующие перевозчики могут осуществлять свою деятельность без дополнительных затрат.

В соответствии с информацией, представленной разработчиком в сводном отчете, общее количество транспортных средств согласно реестров му-

ниципальных и межмуниципальных маршрутов составляет 1 730 единиц, из них транспортные средства, соответствующие 3 экологическому классу, составляют 210 единиц или 12 % от общего количества транспортных средств.

Таким образом, в случае наступления обстоятельств прекращения или приостановления действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок и карт маршрута регулярных перевозок, предусмотренных пунктами 1, 2, 3, 7 части 1 статьи 29, а также пунктом 4 части 2 статьи 19 Федерального закона № 220-ФЗ, только 12 % транспортных средств подлежат замене на транспортные средства, соответствующие 4 экологическому классу.

Исходя из расчетов сводного отчета, расходы, которые могут возникнуть у субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности для обеспечения соответствия критериям, предлагаемым для оценки и сопоставления заявок на участие в открытом конкурсе по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, за счет приобретения транспортного средства, соответствующего 4 экологическому классу, составляют порядка 1 950 тыс. рублей на одно транспортное средство.

При этом расходы, которые могут возникнуть у субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности при приобретении транспортных средств, соответствующих 4 экологическому классу, для осуществления регулярных перевозок, по экспертной оценке должны покрываться возможностью получения поддержки в рамках заключения в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение, а также доходом от реализации деятельности в сфере регулярных перевозок.

Вместе с этим, анализ сферы пассажирского транспорта Астраханской области, проведенный уполномоченным органом по данным Росстата, выявил следующие проблемы:

1. Низкий показатель количества автобусов общего пользования на 100 000 человек в Астраханской области по сравнению со среднероссийским уровнем и регионами ЮФО (табл. 1).

Таблица 1

Число автобусов общего пользования на 100 000 человек в 2020 году
в Российской Федерации и в регионах ЮФО

Показатель	РФ	ЮФО	Астраханская область	Республика Адыгея	Республика Калмыкия	Республика Крым	Краснодарский край	Волгоградская область	Ростовская область	Г. Севастополь
Число автобусов общего пользования на 100 000 человек населения	110	116	89	374	96	120	107	118	100	165

По данным таблицы 1 можно отметить, что показатель числа автобусов общего пользования на 100 000 человек населения по Астраханской области ниже общероссийского показателя на 21 ед. и на 27 ед. ниже среднего показателя по ЮФО (последнее место). Аналогичная ситуация в ЮФО наблюдается в Республике Калмыкия. При этом самый лучший показатель по Российской Федерации и по ЮФО удерживает Республика Адыгея, где число автобусов на 100 000 человек в 3,7 раза превышает среднероссийский уровень.

2. Сокращение перевозок пассажиров и пассажирооборота по Астраханской области (табл. 2).

Таблица 2

Анализ динамики показателей перевозки пассажиров и пассажирооборота автобусов общего пользования по Астраханской области, ЮФО и Российской Федерации в период с 2010 по 2020 гг.

Годы	Темп роста перевозок пассажиров, %			Темп роста пассажирооборота, %		
	РФ	ЮФО	Астраханская область	РФ	ЮФО	Астраханская область
2010/2005	82,0	100,7	111,8	98,8	104,8	117,9
2015/2010	85,7	89,8	75,4	89,8	133,1	339,7
2018/2015	94,7	114,5	79,2	97,0	110,0	97,2
2019/2018	97,5	101,2	93,9	99,9	101,7	101,3
2020/2019	72,3	71,0	65,8	72,1	67,9	68,6

По данным таблицы 2 показатели перевозки пассажиров и пассажирооборота автобусов общего пользования по Астраханской области имеют отрицательную динамику. При этом необходимо отметить, что отрицательная динамика повторяет общероссийскую тенденцию к снижению данных пока-

зателей. Однако снижение указанных показателей в Астраханской области опережает темпы снижения как по Российской Федерации, так и по ЮФО, что является негативным фактором, влияющим на результаты функционирования транспортного комплекса Астраханской области. В части показателя «Пассажиروоборот автобусов общего пользования по Астраханской области» необходимо отметить значительное снижение его уровня в 2020 г. по сравнению с 2019 г. – на 32 %.

3. Низкая доля занятых по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железнодорожного транспорта)» в общей численности занятых в Астраханской области (табл. 3).

Таблица 3

Оценка трудовых показателей по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железнодорожного транспорта)» в 2019 году

	Доля занятых по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железной дороги)» в общей численности занятых, %	Среднемесячная номинальная заработная плата, руб.
РФ	0,69	40 914
ЮФО	0,56	24 434
Астраханская область	0,2	48 040

Данные таблицы 3 свидетельствуют, что заработная плата работников по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железнодорожного транспорта)» в Астраханской области выше, чем по ЮФО, и по Российской Федерации в целом. Не смотря на превышение среднемесячной заработной платы на одного работника как по Российской Федерации в целом, так и среднерегионального уровня ЮФО, доля занятых в прочем сухопутном пассажирском транспорте в общей численности занятых значительно ниже в сравнении с аналогичным показателем в Российской Федерации и ЮФО.

4. Убыточность деятельности предприятий пассажирского транспорта Астраханской области (табл. 4).

Таблица 4

Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций, функционирующих по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железной дороги)» Астраханской области

Показатель	Период		Темп роста, %
	2017	2019	2019/2017
Сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) организаций Астраханской области, млн руб.	-17	-286,4	16,8 раз

В соответствии с данными таблицы 4 организации по виду экономической деятельности «Прочий сухопутный пассажирский транспорт (за исключением железнодорожного транспорта)» являются убыточными, отрицательный показатель сальдированного финансового результата (прибыль минус убыток) организаций ухудшился в 2019 г по сравнению с 2017 году в 16 раз, что негативно влияет на транспортную инфраструктуру Астраханской области. Убыток предприятий указанной сферы в первую очередь связан с постоянным снижением пассажирских перевозок и пассажирооборотом.

Результаты анализа, проведенного уполномоченным органом, подтверждают выявленные разработчиком проблемы в сфере пассажирского транспорта Астраханской области.

Рисками, связанными с текущей ситуацией транспортного комплекса Астраханской области, являются дальнейшее снижение количества транспортных средств для регулярных перевозок, общего количества пассажиро-перевозок и пассажирооборота, а также рост убыточных предприятий указанной сферы с дальнейшей их возможной ликвидацией.

К основным группам, подверженным влиянию рассматриваемых проблем, согласно информации, представленной разработчиком в сводном отчете, относятся субъекты предпринимательской и иной экономической деятельности – участники конкурса по муниципальным маршрутам, межмуниципальным маршрутам, перевозчики, обслуживающие межмуниципальные маршруты на территории Астраханской области и города Астрахань; исполнительные органы Астраханской области; органы местного самоуправления муниципальных образований Астраханской области; население Астраханской области.

Приведение законодательства Астраханской области в соответствие с Федеральным законом № 220-ФЗ будет способствовать развитию транспортной системы в Астраханской области, организации конкурентоспособных услуг по регулярным перевозкам, обеспечению безопасности пассажиров, экологической безопасности, а также повышению занятости населения Астраханской области в сфере пассажирского транспорта.

Принятие проекта закона позволит в полной мере реализовать инструменты транспортной системы, заложенные в Федеральном законе № 220-ФЗ, систематизировать меры по развитию транспортного комплекса Астраханской области, а также повысить уровень социально-экономического обеспечения населения Астраханской области.

В этих условиях предлагаемое правовое регулирование, направленное на развитие системы пассажирского транспорта Астраханской области является обоснованным.

При изучении опыта субъектов Российской Федерации разработчиком выявлено, что вопросы отношений по организации регулярных перевозок в субъектах Российской Федерации урегулированы.

Данные сводного отчета показывают, что предлагаемое в проекте закона правовое регулирование разработано в соответствии с положениями Фе-

дерального закона № 220-ФЗ и в том числе с учетом практики субъектов Российской Федерации.

Проведенные в сводном отчете процедуры оценки позволили разработчику предлагаемого правового регулирования в процессе разработки проекта закона рассмотреть максимально широкий спектр возможных мер правового регулирования, оценить затраты и выгоды как адресатов регулирования (субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности, исполнительных органов Астраханской области, населения), так и бюджетов всех уровней, предложить наиболее эффективное решение, а также оценить его возможные последствия.

Необоснованных обязанностей или ограничений для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности не предусмотрено. Необоснованных дополнительных расходов для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности не предусмотрено. При этом потенциальная выгода для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности заключается в получении поддержки в рамках заключения в соответствии с законодательством Российской Федерации о концессионных соглашениях, законодательством Российской Федерации о государственно-частном партнерстве, муниципально-частном партнерстве концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение, – в случае, если это предусмотрено документом планирования регулярных перевозок или региональным комплексным планом транспортного обслуживания населения.

Таким образом, предлагаемое правовое регулирование не предполагает введения избыточных административных и иных ограничений и обязанностей для субъектов предпринимательской и иной экономической деятельности.

Принятие проекта закона позволит сформировать работоспособный и эффективный механизм функционирования системы пассажирского транспорта Астраханской области, на основании которого субъектам предпринимательской и иной экономической деятельности, осуществляющим деятельность в сфере регулярных перевозок на территории Астраханской области, предоставляется возможность заключения концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение.

Осуществление полномочий по заключению концессионного соглашения, соглашения о государственно-частном партнерстве, соглашения о муниципально-частном партнерстве, предусматривающих использование транспортных средств городского наземного электрического транспорта (трамваев, троллейбусов), автобусов, приводимых в движение электрической энергией от батареи, заряжаемой от внешнего источника (электробусов), для осуществления регулярных перевозок и эксплуатацию объектов, технологически обеспечивающих их движение, разработчиком предлагается в пределах предусмотренных соответствующему исполнительному органу бюджетных ассигнований. Учитывая вышеизложенное, дополнительных полномочий и функций для исполнительных органов Астраханской области в проекте закона не предусмотрено.

Проектом закона необоснованные затраты бюджета Астраханской области также не предусмотрены.

Таким образом, принятие проекта закона приведет к положительному эффекту в части повышения эффективности функционирования транспортной системы Астраханской области. Это, в свою очередь, наряду с вышеуказанными эффектами, послужит росту объема инвестиций в основной капитал, созданию новых рабочих мест, а также увеличению налоговых поступлений в консолидированный бюджет Астраханской области.

И.о. министра
экономического развития
Астраханской области

Л.К. Султанова