# Сводный отчет о проведении оценки регулирующего воздействия

# проекта нормативного правового акта

#

## I. Общая информация

1. Наименование проекта нормативного правового акта (далее – проект акта):

«О внесении изменений в постановление Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п»

**2. Разработчик проекта нормативного правового акта:** министерство транспорта и дорожного хозяйства Новосибирской области, Беркульская Ольга Ивановна, тел. 238-68-41, e-mail: moi@nso.ru

## II. Описание проблем и предлагаемого регулирования

**1. Краткая характеристика проблем, для решения которых разработан проект акта, и способов их решения.**

Низкий уровень пассажиропотока по региональным авиамаршрутам, в связи с высокой стоимостью авиабилетов. Отсутствие механизма оказание государственной поддержки в виде предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Новосибирской области.

**1.1. Проблемы и их негативные эффекты (последствия)**

Описание проблем и негативных эффектов (последствий) приведено в [таблице 1 части III](#P595) настоящего сводного отчета.

Указанные проблемы и их негативные эффекты (последствия) состоят в следующем:

В Новосибирской области действует крупнейший аэропортовый комплекс в азиатской части Российской Федерации - Международный аэропорт Новосибирск «Толмачево», который является узловым аэропортом, а также современным авиационным хабом на пересечении основных авиамаршрутов, соединяющих Европу и Азию, с возможностью принимать все типы воздушных судов.

Маршрутная сеть Международного аэропорта Новосибирск «Толмачево» насчитывает около 90 международных и внутренних направлений, регулярные рейсы в аэропорту выполняют свыше 40 российских и иностранных авиакомпаний.

Для дальнейшего эффективного развития и сохранения лидирующего места Новосибирской области среди регионов Сибири и Дальнего Востока по авиационным воздушным пассажирским перевозкам необходимо повышение доступности авиационных пассажирских перевозок для населения, а также развитие транзитного потенциала Международного аэропорта Новосибирск «Толмачево» за счет увеличения пассажиропотока из других регионов Российской Федерации с пересадкой в нем.

Высоким потенциалом для этого обладают направления, связывающие Новосибирск с северными и удаленными регионами России, не обеспеченными (малообеспеченными) альтернативными наземными видами транспорта.

При этом наиболее проблемным вопросом, решение которого необходимо для увеличения пассажиропотока, является высокая стоимость авиабилетов на данных направлениях.

Учитывая приоритетные цели социальной политики в сфере воздушного транспорта, направленные на защиту прав и интересов населения, обеспечение безопасности перевозок пассажиров, а также на повышение качества и комфортности обслуживания, Правительством Российской Федерации принято постановление от 25.12.2013 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети» (далее – постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242).

Ключевые принципы субсидирования межрегиональных авиаперевозок:

1. Хабовый принцип построения сети межрегиональных маршрутов: любой маршрут должен связывать узловой аэропорт (Санкт-Петербург, Екатеринбург, Новосибирск, Краснодар, Сочи, Уфа, Красноярск, Самара, Ростов-на-Дону, Хабаровск, Владивосток, Казань, Пермь, Иркутск, Минеральные Воды, Тюмень, Калининград, Якутск, Южно-Сахалинск) и любой аэропорт иного региона Российской Федерации, аэропорты Московского авиационного авиаузла исключены;

2. Субсидируется перевозка только на региональных воздушных судах ограниченной емкостью 4-112 пассажирских кресел;

3. Расстояние субсидируемой межрегиональной авиаперевозки ограничено 1 200 км, исключение – 2 400 км для маршрутов в [Дальневосточном федеральном округе](http://www.yandex.ru/clck/jsredir?bu=385dd5&from=www.yandex.ru%3Bsearch%2F%3Bweb%3B%3B&text=&etext=1776.jFzSeHzXOz9hHHOARF4VXzs1-QTrxfhwfhZ3gbAVJPQtrVLbT6n0fMWZHqzzeibi-H8MReF5DN3aaND8bp7Z_eaxQOOLaxw6q14l6PKa3BUPjxWXq4ty0qoCmHIAU9xx.0c140e98eff34f494b37a6427346f69991e129f7&uuid=&state=PEtFfuTeVD5kpHnK9lio9T6U0-imFY5IWwl6BSUGTYl260BtXWEO1Qnj-5iqlWxaBNSQ-mAu_Cl46XoxLTvTU0LrMwVlHv3aB4ozgscqZcw,&&cst=AiuY0DBWFJ7q0qcCggtsKZvDi6DZewoHvGBG4Pbu7-uksr_9Q69foBhlq4YgEYRbCPgN36P77wVuzK8NYmukkcp_ZEOxWHxwvdzT0lYnjzJJv-v6a6gZKjqOYcP_jtxKDyQYUOSpXnxcthW_Y3UV8KvbIc7sYwoAZoylO0WQLdegbMnHHEzafs9ZQYdKlo8skrcxmJMZCzOUSs9m275DRKeXfnKnaZ_EYloJlijNaRZLB4CrSPrzEAB1BcjcW3ZJ881KblfDoLig6ZN77foUsC5egM0Zk2iL8VdeQLnoNjsbGND8razfleAUrLKjIEn_dmnQj95CGwghXSaXX7K2mKyc0qr2SmI-Rgbta3yRT_yh8WpfmTmFAhxAQngS5UPg2tnUybiGiUDIOglROo7C4n6WtNf2bk0nb4kggQ9X8mnCIRybsifXJi7qRUnSTh8iCMNf8ElIgdqhzBo5EB1TPSY3g_daceW9DbIKczx5FShsGYskEgQkxTmYFdhDvbALwO-NV3E4PbDGoUct98ORGdqBIoxTvEG6mHMYIVJulPO5aLRQo3Yy4HiU_ivXmwWKrzWBrwv95q7xTOJ-bEgR4XHlW466bt5s0BzIArsHmclWXNRHCCkIN3NLd4rvpTkKSjfK2i6TgKVk_HPstX7NgHkkgzCd-4A4G-jdhCITf-bnTbKCEXjKL3BrqGbnNJqCwc1m3K1xd6v5gfp1-3-QDKo8-2mlZHVy4-CE1CbWjRbhLh4vCxKKwLvpGsyonYDJAEpBLtbeonXI2HM5tdvXKRudibNIQ3EY6OXZHDOrZIvJJg9ooqM6rZSNlIkV8TVQm6m85mGzd5NfYL3NfuyLB8nVXG3EYi1M4zJgvIrUZax604h-XhOoF5H9B9Ioa5C55oFhLUhxTRpIik2aCSVK0WH9KuxzpgWMpWSB6Cfjg2P2p94hYejkXlL1Gwd5fLfQQ6kpTZyCWAZ3c1ev_MimOGtXMy-U9zChISjddEvdWZbKSMyewA2zbD3mUCmD2IPF_HFCOkDbKfeFsshlRJBuixyXde3hmrnd&data=UlNrNmk5WktYejR0eWJFYk1Ldmtxc2RVWnF5eGRUcXRRLXc5VVMtdjdnbEFCWVpxZlg0Y0VFb1hUazU0REVveElLdHRhMkwzVThfcFNrTXRvWnh1dFhGUGVpdGJjZ1hnd1dmc245a01lVDBhS3h5Y201Q3poQSws&sign=b5b6adc9e4aea7756cf45ca11cb4dbf7&keyno=0&b64e=2&ref=orjY4mGPRjlSKyJlbRuxUg7kv3-HD3rXBde6r9T1920,&l10n=ru&cts=1525341945244&mc=2.8553885422075336);

4. Распространяется лишь на маршруты с низким пассажиропотоком до 8 000 пассажиров в год, исключение - до 10 000 пассажиров для маршрутов [Дальневосточного федерального округа;](http://www.yandex.ru/clck/jsredir?bu=385dd5&from=www.yandex.ru%3Bsearch%2F%3Bweb%3B%3B&text=&etext=1776.jFzSeHzXOz9hHHOARF4VXzs1-QTrxfhwfhZ3gbAVJPQtrVLbT6n0fMWZHqzzeibi-H8MReF5DN3aaND8bp7Z_eaxQOOLaxw6q14l6PKa3BUPjxWXq4ty0qoCmHIAU9xx.0c140e98eff34f494b37a6427346f69991e129f7&uuid=&state=PEtFfuTeVD5kpHnK9lio9T6U0-imFY5IWwl6BSUGTYl260BtXWEO1Qnj-5iqlWxaBNSQ-mAu_Cl46XoxLTvTU0LrMwVlHv3aB4ozgscqZcw,&&cst=AiuY0DBWFJ7q0qcCggtsKZvDi6DZewoHvGBG4Pbu7-uksr_9Q69foBhlq4YgEYRbCPgN36P77wVuzK8NYmukkcp_ZEOxWHxwvdzT0lYnjzJJv-v6a6gZKjqOYcP_jtxKDyQYUOSpXnxcthW_Y3UV8KvbIc7sYwoAZoylO0WQLdegbMnHHEzafs9ZQYdKlo8skrcxmJMZCzOUSs9m275DRKeXfnKnaZ_EYloJlijNaRZLB4CrSPrzEAB1BcjcW3ZJ881KblfDoLig6ZN77foUsC5egM0Zk2iL8VdeQLnoNjsbGND8razfleAUrLKjIEn_dmnQj95CGwghXSaXX7K2mKyc0qr2SmI-Rgbta3yRT_yh8WpfmTmFAhxAQngS5UPg2tnUybiGiUDIOglROo7C4n6WtNf2bk0nb4kggQ9X8mnCIRybsifXJi7qRUnSTh8iCMNf8ElIgdqhzBo5EB1TPSY3g_daceW9DbIKczx5FShsGYskEgQkxTmYFdhDvbALwO-NV3E4PbDGoUct98ORGdqBIoxTvEG6mHMYIVJulPO5aLRQo3Yy4HiU_ivXmwWKrzWBrwv95q7xTOJ-bEgR4XHlW466bt5s0BzIArsHmclWXNRHCCkIN3NLd4rvpTkKSjfK2i6TgKVk_HPstX7NgHkkgzCd-4A4G-jdhCITf-bnTbKCEXjKL3BrqGbnNJqCwc1m3K1xd6v5gfp1-3-QDKo8-2mlZHVy4-CE1CbWjRbhLh4vCxKKwLvpGsyonYDJAEpBLtbeonXI2HM5tdvXKRudibNIQ3EY6OXZHDOrZIvJJg9ooqM6rZSNlIkV8TVQm6m85mGzd5NfYL3NfuyLB8nVXG3EYi1M4zJgvIrUZax604h-XhOoF5H9B9Ioa5C55oFhLUhxTRpIik2aCSVK0WH9KuxzpgWMpWSB6Cfjg2P2p94hYejkXlL1Gwd5fLfQQ6kpTZyCWAZ3c1ev_MimOGtXMy-U9zChISjddEvdWZbKSMyewA2zbD3mUCmD2IPF_HFCOkDbKfeFsshlRJBuixyXde3hmrnd&data=UlNrNmk5WktYejR0eWJFYk1Ldmtxc2RVWnF5eGRUcXRRLXc5VVMtdjdnbEFCWVpxZlg0Y0VFb1hUazU0REVveElLdHRhMkwzVThfcFNrTXRvWnh1dFhGUGVpdGJjZ1hnd1dmc245a01lVDBhS3h5Y201Q3poQSws&sign=b5b6adc9e4aea7756cf45ca11cb4dbf7&keyno=0&b64e=2&ref=orjY4mGPRjlSKyJlbRuxUg7kv3-HD3rXBde6r9T1920,&l10n=ru&cts=1525341945244&mc=2.8553885422075336" \t "_blank)

5. Механизм софинансирования полной стоимости рейса, независимо от фактической загрузки, при условии ограниченного уровня предельного тарифа на маршруте;

6. Внедрены конкурсные алгоритмы выбора авиаперевозчика, предлагающего воздушные суда с большей емкостью и частотой рейсов, при минимальной сумме субсидии;

7. Существует механизм контроля работы авиаперевозчика через комплексный показатель эффективности субсидирования, гарантирующий минимальный заявленный уровень загрузки для утвержденной частоты рейсов на воздушных судах определенной емкости.

8. Субсидирование полетов в удаленные и труднодоступные территории (согласно перечню, утвержденному Федеральным агентством воздушного транспорта) производится на 25% выше базового уровня.

Анализ динамики субсидируемых пассажиропотоков, сформировавшихся в сети межрегиональных воздушных авиаперевозок на территории Российской Федерации в период реализации постановления Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242 позволяет сформулировать следующий основной вывод: привлекаемый субсидируемый пассажиропоток в большей степени зависит от концентрации и уровня развития узловых аэропортов (хабов), включенных в постановление Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242.

В Сибирском федеральном округе определяются три крупнейших сибирских аэропорта – Международный аэропорт Новосибирск «Толмачево», Международный аэропорт Красноярск «Емельяново» и Международный Аэропорт Иркутск.

В рамках постановления Правительства РФ от 25.12.2013 № 1242 предоставляются субсидии на возмещение авиаперевозчикам недополученных доходов от осуществления региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети в целях достижения целевых показателей государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы».

Субъектам Российской Федерации, на территории которых расположены узловые аэропорты, также предоставляется возможность софинансирования за счет средств региональных бюджетов региональных пассажирских авиаперевозок по маршрутам, субсидируемым из федерального бюджета, что является преимуществом при включении заявленных маршрутов в перечень субсидируемых и дает возможность снижения стоимости авиабилетов для населения.

Принимая во внимание экономическую и социальную значимость для Новосибирской области повышения доступности региональных перевозок для населения и увеличения количества рейсов по маршрутам, субсидируемым за счет средств федерального бюджета, включенная в настоящую государственную программу мера государственной поддержки по софинансированию указанных маршрутов за счет средств областного бюджета Новосибирской области, будет способствовать увеличению пассажиропотока и дальнейшему росту роли Новосибирска как межрегионального делового центра.

**1.2. Возможные способы решения проблем, в том числе без введения нового правового регулирования**

Способы решения проблем приведены в таблицах 2-3 части III настоящего сводного отчета.

Указанные способы сводятся к следующим:

В ряде субъектов Российской Федерации уже разработаны и приняты соответствующие нормативные правовые акты, к примеру:

постановление Правительства Приморского края от 17.06.2016 № 368-п «Об утверждении правил предоставления субсидий из бюджета Приморского края организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации»;

постановление Правительства Брянской области от 06.06.2016 № 292-п «Об утверждении порядка предоставления субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров»

постановление Правительства Свердловской области от 20.03.2015 № 193‑ПП «О порядке предоставления из областного бюджета субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевоз0ок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации в 2015 – 2017 годах»

постановление Правительства Пермского края от 03.10.2013 № 1323-п «Об утверждении государственной программы Пермского края «Развития транспортной системы»

Указанные способы сводятся к следующим:

Установление порядка предоставления субсидий из областного бюджета Новосибирской области организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Новосибирской области.

2. Предлагаемое регулирование

**2.1. Описание предлагаемого регулирования**

Предлагаемое регулирование сводится к установлению порядка заключения с организациям воздушного транспорта соглашения на оказание государственной поддержки организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Новосибирской области.

**2.2. Обоснование выбора предлагаемого способа регулирования**

В соответствии со статьей 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.201 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации».

**2.3. Цели регулирования**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | Цели предлагаемого регулирования (со ссылкой на номер проблемы из таблицы 1 части III сводного отчета) | Индикаторы достижения целей; актуальные значения индикаторов | Прогнозируемые значения индикаторов |
| 1 | Разработка порядка предоставления мер государственной поддержки в виде предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров по субсидируемым маршрутам с территории Новосибирской области в целях увеличения пассажиропотока по региональным маршрутам | Увеличение количества авиапассажиров, перевезенных по субсидируемым из областного бюджета Новосибирской области маршрутам в 2018 году по сравнению с 2017 годом на 34 % | До конца 2018 года планируется увеличить количество авиапассажиров, перевезенных по субсидируемым маршрутам, утвержденным Федеральным агентством воздушного транспорта в сравнении, с 2017 годом с 8582 до 25 000 человек в год. |

**2.4. Описание способа расчета (оценки) значений индикаторов достижения цели предлагаемого регулирования**

Значения индикаторов, приведенных в пункте 2.3 будут рассчитываться следующим образом и с получением информации из следующих источников:

перечень субсидируемых маршрутов, утвержденных приказом Федерального агентства воздушного транспорта на текущий финансовый год.

**2.5. Описание программ мониторинга**

Для текущей оценки достижения целей предлагаемого регулирования (в том числе, при необходимости, для предварительной оценки достижения целевых значений индикаторов) со следующей периодичностью будут проводиться следующие программы мониторинга: отсутствуют.

**2.6. Иные способы оценки достижения целей предлагаемого регулирования:** отсутствуют.

**2.7. Обоснование соответствия целей предлагаемого регулирования программным документам нормативного характера:**

Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.201 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети».

3. Заинтересованные лица

**3.1. Основные группы субъектов предпринимательской и (или) инвестиционной деятельности, затрагиваемых предлагаемым регулированием**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование групп субъектов предпринимательской и (или) инвестиционной деятельности | Оценка количества на стадии разработки проекта акта | Источники данных |
| Физические и юридические лица, индивидуальные предприниматели, осуществляющие деятельность в сфере организации перевозки пассажиров воздушным транспортном | - | - |

**3.2. Устанавливаемые или изменяемые обязанности субъектов предпринимательской и (или) инвестиционной деятельности**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Содержание новой (изменяемой) обязанности | Порядок организации исполнения  | Оценка расходов субъектов (включая периодичность, если применимо) |
| Группа участников (по пункту 3.1) |
| Представление документов, о возможности заключения соглашения о предоставлении субсидий | Документы представляются в областной исполнительный орган государственной власти Новосибирской области | Затраты на подготовку обоснований и расчетов.Затраты на копирование документов, формирование заявки и доставку ее уполномоченному органу. |

**3.3. Оценка иных расходов субъектов предпринимательской и (или) инвестиционной деятельности, связанных с введением предлагаемого регулирования**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Положение проекта акта, реализация которого может потребовать расходы | Вид расходов | Оценка расходов (включая периодичность, если применимо) |
|  | отсутствует | отсутствует | отсутствует |

**3.4. Полномочия органов государственной власти Новосибирской области/органов местного самоуправления, устанавливаемые или изменяемые предлагаемым регулированием, и оценка расходов на их реализацию**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Полномочие | Характер воздействия (установление/изменение/отмена) | Предполагаемый порядок реализации | Расходы[[1]](#footnote-1) областного/муниципального бюджета |
| Наименование органа государственной власти/органа местного самоуправления |
| Проверка организаций воздушного транспорта – претендентов на соответствие критерием и условиям, установленных порядком, расчет размера субсидий, проверка предоставляемых документов на полноту и правильность составления и соответствия Порядку | введение | в порядке, устанавливаемом проектом постановления | отсутствует |

**3.5. Оценка иных расходов бюджета Новосибирской области, связанных с введением предлагаемого регулирования**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Положение проекта акта, реализация которого может потребовать расходы | Вид расходов | Оценка расходов бюджета (включая периодичность, если применимо) |
|  | отсутствует | отсутствует | отсутствует |

**3.6. Оценка возможных поступлений в областной бюджет Новосибирской области/бюджеты муниципальных образований Новосибирской области**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Уровень бюджета бюджетной системы | Источник поступлений | Количественная оценка и периодичность возможных поступлений в соответствующий бюджет |
| отсутствует | отсутствует | отсутствует |

**3.7. Обоснование количественной оценки поступлений в соответствующий бюджет:** отсутствует

**4. Анализ воздействия предлагаемого регулирования на состояние конкуренции в Новосибирской области в регулируемой сфере деятельности.**

**4.1. Положения, которые могут отрицательно воздействовать на состояние конкуренции**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № п/п | Положение, которое может отрицательно воздействовать на состояние конкуренции | Наличие положения в проекте акта |
| Есть /нет | Ссылка на положение |
| 1 | Ограничение количества или круга субъектов предпринимательской деятельности |
| 1.1 | Предоставляет преимущество по продаже товаров, выполнению работ, оказанию услуг субъекту (группе субъектов) предпринимательской деятельности | нет | нет  |
| 1.2 | Ограничивает возможность субъектов предпринимательской деятельности продавать товары, выполнять работы, оказывать услуги | нет | нет |
| 1.3 | Вводит требование по получению разрешения или согласования в качестве условия для начала или продолжения деятельности | нет | нет |
| 1.4 | Создает географический барьер, ограничивающий возможность субъектов предпринимательской деятельности продавать товары, выполнять работы, оказывать услуги | нет | нет |
| 2 | Ограничение способности субъектов предпринимательской деятельности вести конкуренцию |
| 2.1 | Ограничивает возможность субъектов предпринимательской деятельности устанавливать цены на товары, работы или услуги | нет | нет |
| 2.2 | Ограничивает свободу субъектов предпринимательской деятельности осуществлять рекламу или маркетинг | нет | нет |

**4.2. Обоснование необходимости введения указанных разработчиком положений (при наличии):** Постановление Правительства Российской Федерации от 25.12.201 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети»

**4.3. Риск отрицательного воздействия на состояние конкуренции**

Количество лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность в регулируемой сфере, составляет: не ограничено, из них соответствуют предлагаемого регулирования либо имеют возможность соответствовать им 100%.

Вводимое регулирование, в соответствии с нижеследующим порядком расчета, обладает низкой степенью риска отрицательного воздействия на состояние конкуренции.

|  |  |
| --- | --- |
| Доля лиц, указанных в подпункте 4.3 пункта 4 части II сводного отчета | Степень риска отрицательного воздействия |
| Высокая | Средняя | Низкая |
| менее 50 % |  |  |  |
| от 50 до 80 % |  |  |  |
| более 80 % |  |  | + |

**5. Иные риски решения проблем предложенным способом и риски негативных последствий:** отсутствуют.

**6. Порядок введения регулирования[[2]](#footnote-2):** порядок вступления в силу с момента подписания.

## III. Обоснование проблем и способы их решения

**1. Описание проблем, негативных эффектов и их обоснование**

Таблица 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Проблема(сущность проблемы) | Характер проблемы | Негативные эффекты | Обоснование негативных эффектов |
| 1 | Низкий уровень пассажиропотока по региональным маршрутам в связи с высокой стоимостью авиабилетов по данным направлениям. | Отрицательные последствия существующего регулирования | Негативный эффект состоит в высокой стоимости авиабилетов на региональные воздушные перевозки пассажиров в связи с отсутствием в регионе мер государственной поддержки в виде предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Новосибирской области в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.201 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации». | Проект постановления Правительства Новосибирской области «О внесении изменений в постановление Правительства Новосибирской области от 24.02.2014 № 83-п» разработан в соответствии со статьей 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, постановлением Правительства Российской Федерации от 25.12.201 № 1242 «О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации».Предоставление субсидий из областного бюджета Новосибирской области организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров позволит увеличить количество авиапассажиров, перевезенных по субсидируемым маршрутам, утвержденным Федеральным агентством воздушного транспорта в сравнении, с 2017 годом с 8582 до 25 000 человек в год. |

2. Описание способов решения заявленных проблем (международного опыта, опыта других субъектов Российской Федерации), в том числе без введения предлагаемого регулирования.

Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Наименование проблемы с указанием номера(из таблицы 1) | Способ решения заявленных проблем | Наименование субъекта РФ (страны) | Источник данных (название статьи нормативного правового акта, адрес страницы сайта) |
| № способа | Описание способа |
| Отсутствие механизма оказание государственной поддержки в виде предоставления субсидий организациям воздушного транспорта в целях возмещения недополученных доходов в связи с осуществлением региональных воздушных перевозок пассажиров с территории Новосибирской области | 1 | Утверждение правил предоставления субсидий из бюджета Приморского края  | Приморский край | Постановление Правительства Приморского края от 17.06.2016 № 368-п «Об утверждении правил предоставления субсидий из бюджета Приморского края организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации» |
| Утверждение порядка предоставления субсидий на территории Брянской области | Брянская область | Постановление Правительства Брянской области от 06.06.2016 № 292-п «Об утверждении порядка предоставления субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров» |
| Утверждение порядка предоставления субсидий на территории Свердловской области | Свердловская область | Постановление Правительства Свердловской области от 20.03.2015 № 193‑ПП «О порядке предоставления из областного бюджета субсидий организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров и формирование региональной маршрутной сети Российской Федерации в 2015 – 2017 годах» |
| 2 | Утверждение мероприятия государственной программы по предоставлению субсидий | Пермский край | Постановление Правительства Пермского края от 03.10.2017 № 1323-п «Об утверждении государственной программы Пермского края «Развитие транспортной системы» |

3. Описание иных способов решения заявленных проблем, в том числе без введения предлагаемого регулирования.

Помимо способов, описанных в [таблице 2](#P648) настоящей части, заявленные проблемы могут быть решены также иными способами (в том числе без введения нового регулирования)[[3]](#footnote-3):

Таблица 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Наименование проблемы с указанием номера (из [таблицы 1](#P595)) | Способ решения заявленных проблем | Примечания |
| № способа | Описание способа |
| - | - | - | - |

##

**IV. Сведения о проведении публичных консультаций**

* + Сведения о проведении публичных консультаций по уведомлению о необходимости разработки проекта акта
		1. Публичные консультации проводились

Публичные консультации проводились с 22.02.2018 по 06.03.2018; информация доступна в сети Интернет по следующему адресу: http://www.dem.nso.ru/lawandnpa/557a29dd-5e8b-4127-9824-76fcd55596fa

* + Сведения о проведении публичных консультаций по проекту акта, сводному отчету

2.1. Публичные консультации проводились

Публичные консультации проводятся с 12.10.2018 по 01.11.2018; информация доступна в сети Интернет по следующему адресу: http://www.dem.nso.ru/lawandnpa/557a29dd-5e8b-4127-9824-76fcd55596fa

Министр транспорта и

дорожного хозяйства

Новосибирской области А.В. Костылевский

« 02 » ноября 2018 года

О.И. Беркульская

238 68 41

1. Если отмена или изменение полномочий ведет к сокращению расходов соответствующего бюджета, высвобождению трудовых и иных ресурсов, информацию рекомендуется указать в пункте 7 части II сводного отчета [↑](#footnote-ref-1)
2. Указывается обоснование (отсутствия) необходимости установления переходного периода или отсрочки вступления в силу нормативного правового акта [↑](#footnote-ref-2)
3. Разработчиком акта может быть сформулирован иной способ решения заявленных проблем, не представленный в других субъектах РФ. В примечании может быть приведена ссылка на нормативный правовой акт (при необходимости), на статьи, иные работы, в которых такой способ предлагается, или иная информация, которую сочтет нужным привести разработчик акта. [↑](#footnote-ref-3)