

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

об оценке регулирующего воздействия на проект постановления Правительства области «О внесении изменений в постановление Правительства области от 16 апреля 2012 года № 334 «Об утверждении Порядка создания и использования, установления размера платы, расчета максимального размера платы за пользование парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Вологодской области»

Департамент экономики Правительства области в соответствии с подпунктом 1.1.1 пункта 1 Положения о проведении оценки регулирующего воздействия, включая порядок подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия, утвержденного постановлением Правительства области от 15.11.2011 года № 1424 «Об утверждении Положения о проведении оценки регулирующего воздействия, включая порядок подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия», провел оценку регулирующего воздействия проекта постановления Правительства области «Об утверждении Порядка создания и использования, установления размера платы, расчета максимального размера платы за пользование парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Вологодской области» (далее – проект акта) и сообщает следующее.

1. Разработчиком проекта акта обозначена проблема, заключающаяся в отсутствии предусмотренной законодательством реализации полномочий органов государственной исполнительной власти субъектов Российской Федерации по:

- принятию решений о создании и об использовании на платной основе парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, и о прекращении такого использования;

- установлению порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- установлению размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- определению методики расчета и максимального размера платы за пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения.

Основная цель разработки данного акта является решение проблемы развития придорожного сервиса на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Вологодской области и удовлетворению спроса на услуги по временному размещению транспортных средств, а также повышению безопасности дорожного движения и увеличению пропускной способности автодорог за счет ликвидации неорганизованных стоянок транспорта на обочинах дорог.

В рамках оценки регулирующего воздействия были рассмотрены альтернативные варианты решения поставленной задачи:

а) Сохранение «статус-кво»

В настоящее время отсутствует максимальный размер платы за пользования парковками (парковочными местами) на земельных участках, расположенных в полосах отвода автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и находящихся в государственной собственности Вологодской области.

б) Принятие проекта акта.

Установит порядок определения стоимости максимального размера платы за использованием парковками (парковочными местами) согласно положениям акта. Создание парковок (парковочных мест), функционирующих на платной основе, предполагается на принципах государственно-частного партнерства в форме концессионных соглашений. Сторонами таких соглашений являются уполномоченный орган исполнительной власти области в сфере дорожного хозяйства – Департамент дорожного хозяйства и транспорта (далее – концедент) и хозяйствующие

субъекты – индивидуальные предприниматели, российские или иностранные юридические лица либо действующие без образования юридического лица по договору простого товарищества (договору о совместной деятельности) два и более указанных юридических лица (далее – концессионер). Правоотношения сторон при заключении и реализации концессионных соглашений регулируются Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». В соответствии с соглашением (законом) концессионер обязуется за свой счет создать или реконструировать парковку (парковочные места), право собственности на которую (которые) будет принадлежать или принадлежит концеденту, осуществлять деятельность с использованием объекта в целях и порядке в соответствии с условиями соглашения и настоящего Порядка.

Создание и использование парковок (парковочных мест) в соответствии с положениями Порядка дополнительных расходов областного бюджета не потребует. Затраты концедента на уплату установленных законом обязательных сборов и платежей, а также затрат на обеспечение функционирования парковки, предусматривается расчетом максимального размера платы за пользование услугами парковки (п. 12 Порядка) и возмещается концессионером в соответствии с условиями концессионного соглашения.

Расчет максимального размера платы за 1 час пользования парковкой (парковочным местом) на предстоящий год в расчете на 1 м² полезной площади определяются в следующем порядке:

$$A_{\text{макс}} = \frac{C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл}}}{D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S} \times K_{\text{пл. рентаб}}$$

где:

$A_{\text{макс}}$ – максимальный размер платы за пользование парковкой в расчете на 1 м². за 1 час;

$C_{\text{инвест.}}$ – объем инвестиций концессионера в создание и оборудование парковки в уровне цен предстоящего года (рублей) определяется по формуле

$$C_{\text{инвест.}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}}$$

где $C_{\text{баз}}$ – объем инвестиций в базовых ценах года разработки проекта строительства парковки

$K_{\text{инфл.}}$ – прогнозный показатель инфляции, устанавливаемый Министерством экономического развития РФ для инвестиций в основной капитал (капитальные вложения) на предстоящий год;

$C_{\text{экспл}}$ – плановый объем финансовых затрат концессионера на эксплуатацию парковки и оборудования, рассчитанный по нормативам затрат в уровне цен предстоящего года. Указанные затраты, кроме затрат на текущее содержание парковки, включают в себя средства, перечисляемые концессионером концеденту по концессионному соглашению в размере не менее суммы земельного и имущественного налога, а также прочих затрат концедента на обеспечение функционирования парковки (рублей);

365 – число календарных дней в предстоящем году;

$K_{\text{год. исп.}}$ – коэффициент использования парковки в течение года (принимается не менее 0,75);

24 – продолжительность суток в часах;

$K_{\text{сут. исп.}}$ – коэффициент использования парковки в течение суток (принимается в размере не менее 0,75):

$K_{\text{пл рентаб}}$ – коэффициент учитывающий плановую рентабельность (принимается не более 1,08);

$D_{\text{лет}}$ – срок действия концессионного соглашения (лет);

S - полезная площадь парковки (м²). Полезная площадь парковки рассчитывается по формуле:

$$S = \Gamma_1 \times M_{\Gamma_1} + \Gamma_2 \times M_{\Gamma_2} + L_1 \times M_L$$

где:

Γ_1 – площадь одного машино-места одиночного грузового автомобиля или автобуса (принимается из расчета 13м x 3,9м)

M_{Γ_1} – количество машино-мест для стоянки одиночных грузовых автомобилей или автобусов;

Γ_2 – площадь одного машино-места грузового автомобиля с прицепом или длинномерным полуприцепом (принимается из расчета 22м x 4м)

$M_{Г2}$ – количество машино-мест для стоянки грузовых автомобилей с прицепом или длинномерным полуприцепом;

L_1 – площадь одного машино-места для стоянки легкового автомобиля (принимается из расчета 7,5 м х3,0м);

$M_{Л}$ – количество машино-мест для стоянки легковых автомобилей

Качественный анализ основных выгод и издержек осуществлен в отношении основных целевых групп. В качестве таковых при решении о государственном регулировании предоставления региональных налоговых льгот были выделены следующие группы:

- юридические лица и индивидуальные предприниматели;
- органы исполнительной государственной власти области;
- органы местного самоуправления области;
- потребители данной услуги.

Рассмотрим применение данной методики расчета на примере, представленным разработчиком акта:

Объект: стоянка транспортных средств.

Общая площадь объекта – 5200 м²;

Количество стояночных мест:

для автобусов – 10 шт.

для легковых автомобилей - 141 шт.

Сметная стоимость (в текущих ценах 4 квартала 2009 года) – 16, 5 млн. руб.

Затраты на эксплуатацию парковки согласно нормативам – 512 тыс. руб. в год.

По формуле, представленной в проекте акта выполним соответствующие расчеты.

$$S = \Gamma_1 \times M_{Г1} + \Gamma_2 \times M_{Г2} + L_1 \times M_{Л} = 13 \times 3,9 \times 10 + 22 \times 4 \times 0 + 7,5 \times 3,0 \times 141 = 3\,679,5 \text{ м}^2$$

$$C_{\text{инвест}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}} = 16\,500 \text{ тыс. руб.} \times 1,311 = 21\,613,5 \text{ тыс. руб.};$$

$K_{\text{инфл}} = 1,311$ (итоговый индекс инфляции от уровня цен года разработки (2009) до расчетного года (2013) равен $(1,057 \times 1,082 \times 1,072 \times 1,071)$);

$$C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл}} = 21\,613,5 + 512 \text{ тыс. руб.} = 22\,125,5 \text{ тыс. руб.}$$

$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 5 \times 365 \times 0,75 \times 24 \times 0,75 \times 3\,679,5 = 90\,653,681$ тыс. руб.;

$A_{\text{макс}} = 22\,125,5$ тыс. руб. $\times 1,08 / 90\,653,681$ тыс. руб. $= 0,264$ руб.

$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 0,264 \times 22,5 = 5,94$ руб.

$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 0,264 \times 50,7 = 13,38$ руб.

$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,264 \times 22,5 \times 24 \times 0,75 = 106,92$ руб.

$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,264 \times 50,7 \times 24 \times 0,75 = 240,93$ руб.

Рассчитаем доход концессионера за весь период (5 лет)

Доход по автобусам в год $= A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma 1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 240,93 \times 10 \times 365 \times 0,75 = 659\,546$ руб.

Доход по легковым машинам в год $= A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 106,92 \times 141 \times 365 \times 0,75 = 4\,126\,978$ руб.

Доход всего $= (659\,546 + 4\,126\,978) \times 5 - 16\,500\,000 - 512\,000 = 6\,920\,620$ руб.

Вместе с тем указанная сумма, включает в себя возможные расходы на обслуживание процентов по кредитам и займам и не учитывает изменение стоимости первоначальных денежных средств в будущих периодах, а также учитывает эксплуатационные расходы только за 1 год (за 4 года данные расходы составят 512 тыс. руб. $\times 4 = 2\,048$ тыс. руб.). В тоже время в случае привлечения банковского кредита сумма выплат процентов по кредиту (сумма кредита 16,5 млн. руб.; процентная ставка 10%; вид выплаты процентов – аннуитетные платежи) составит 4 522 574 руб.

в) Расчет максимального размера платы за парковки (парковочные) места с учетом всех эксплуатационных затрат за весь период.

Произведем расчет указанных показателей

$C_{\text{инвест}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}} = 16\,500$ тыс. руб. $\times 1,311 = 21\,613,5$ тыс. руб.;

$K_{\text{инфл}} = 1,311$ (итоговый индекс инфляции от уровня цен года разработки (2009) до расчетного года (2013) равен $(1,057 \times 1,082 \times 1,072 \times 1,071)$);

$C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл}} = 21\,613,5 + 512$ тыс. руб. $\times 5 = 24\,173,5$ тыс. руб.

$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 5 \times 365 \times 0,75 \times 24 \times 0,75 \times 3\,679,5 = 90\,653,681$ тыс. руб.;

$A_{\text{макс}} = 24\,173\,500$ руб. $\times 1,08 / 90\,653\,681$ руб. $= 0,29$ руб.

$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 0,29 \times 22,5 = 6,525$ руб.

$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 0,29 \times 50,7 = 14,703$ руб.

$$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,29 \times 22,5 \times 24 \times 0,75 = 117,45 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,29 \times 50,7 \times 24 \times 0,75 = 264,65 \text{ руб.}$$

Рассчитаем доход концессионера за весь период (5 лет)

$$\text{Доход по автобусам в год} = A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma_1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 264,65 \times 10 \times 365 \times 0,75 = 724\,479 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход по легковым машинам в год} = A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 117,45 \times 141 \times 365 \times 0,75 = 4\,533\,423 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход всего} = (4\,533\,423 + 724\,479) \times 5 - 16\,500\,000 - 512\,000 \times 5 = 7\,231\,010 \text{ руб.}$$

г) Расчет максимального размера платы за парковки (парковочные) места с учетом всех эксплуатационных затрат за весь период и увеличением коэффициента плановой рентабельности до 1,2.

Предложение об увеличении коэффициента плановой рентабельности было получено в ходе проведения публичных консультаций, в котором указывается на то, что предлагаемый коэффициент 1,08 не позволит вернуть первоначальные затраты на создание и оборудование парковки

Произведем соответствующие расчеты:

$$C_{\text{инвест}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}} = 16\,500 \text{ тыс. руб.} \times 1,311 = 24\,173,5 \text{ тыс. руб.};$$

$K_{\text{инфл}} = 1,311$ (итоговый индекс инфляции от уровня цен года разработки (2009) до расчетного года (2013) равен $(1,057 \times 1,082 \times 1,072 \times 1,071)$);

$$C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл.}} = 21\,613,5 + 512 \text{ тыс. руб.} \times 5 = 24\,173,5 \text{ тыс. руб.}$$

$$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 5 \times 365 \times 0,75 \times 24 \times 0,75 \times 3\,679,5 = 90\,653,681 \text{ тыс. руб.};$$

$$A_{\text{макс}} = 24\,173,5 \text{ тыс. руб.} \times 1,2 / 90\,653,681 \text{ тыс. руб.} = 0,32 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 0,32 \times 22,5 = 7,2 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 0,32 \times 50,7 = 16,2 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,32 \times 22,5 \times 24 \times 0,75 = 129,6 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,32 \times 50,7 \times 24 \times 0,75 = 292 \text{ руб.}$$

Рассчитаем доход концессионера за весь период (5 лет)

$$\text{Доход по автобусам в год} = A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma_1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 292 \times 10 \times 365 \times 0,75 = 799\,350 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход по легковым машинам в год} = A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 129,6 \times 141 \times 365 \times 0,75 = 5\,002\,398 \text{ руб.}$$

Доход всего = $(799\,350 + 5\,002\,398) \times 5 - 16\,500\,000 - 512\,000 \times 5 = 9\,920\,620$ руб.

д) Расчет максимального размера платы за парковки (парковочные) места с учетом всех эксплуатационных затрат за весь период и приведением базовых затрат к соответствующему периоду.

В настоящее время широкое распространение получило использование заемных средств при реализации инвестиционных проектов, при чем необходимо отметить, что проценты начисляемые за пользование заемными средствами относятся к соответствующим расходам. Финансирование полностью за счет собственных средств менее распространено по причине необходимости наличия и единовременной (либо в течение короткого периода времени) значительного объема финансовых ресурсов.

В проекте акта проценты по кредитам и займам не относятся к расходам. Вследствие чего считаем отнесение целесообразным указанных затрат к эксплуатационным затратам на весь срок действия концессионного соглашения. Предположим, что затраты на выплату процентов по привлеченным кредитам составили 4 522 574 руб. (сумма кредита 16,5 млн. руб.; процентная ставка 10%; вид выплаты процентов – аннуитетные платежи).

Кроме того, предлагаемые разработчиком коэффициенты использования парковок в течение суток и года 0,75 являются слишком высокими. Указанный коэффициент предполагает, что парковочное место будет занято не менее 18 часов 274 дней в году. На необходимость пересмотра в сторону уменьшения значений данных коэффициентов, а также отнесения процентов по кредитам и займам к расходам на инвестиционный проект указывает в своем отзыве на проект акта гражданин Е.А. Суров.

Проект акта предусматривает установление максимального размера платы за парковки (парковочные) места, расположенными на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения, то есть за пределами населенных пунктов. Основные транспортные потоки идут через область через дороги федерального значения (федеральные трассы Москва-Архангельск, Санкт-Петербург-Вологда). Наиболее загруженные направления региональных дорог – Вологда-Великий Устюг, Вологда-Медвежьегорск (через Вытегру). Указанные направления находятся под влиянием фактора сезонности (зимний и летний периоды соответственно).

Таким образом, предлагаем установить коэффициенты использования парковок на уровне в течение года и суток 0,6.

Произведем соответствующие расчеты

$$C_{\text{инвест}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}} = 16\,500\,000 \text{ руб.} \times 1,311 = 21\,613\,500 \text{ тыс. руб.};$$

$K_{\text{инфл}} = 1,311$ (итоговый индекс инфляции от уровня цен года разработки (2009) до расчетного года (2013) равен $(1,057 \times 1,082 \times 1,072 \times 1,071)$);

$$C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл}} = 21\,613\,500 + 512\,000 \text{ руб.} \times 5 + 4\,522\,574 = 28\,696\,074 \text{ тыс. руб.}$$

$$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 5 \times 365 \times 0,6 \times 24 \times 0,6 \times 3\,679,5 = 58\,018\,356 \text{ руб.};$$

$$A_{\text{макс}} = 28\,696\,074 \text{ руб.} \times 1,2 / 58\,018\,356 \text{ руб.} = 0,59 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 0,59 \times 22,5 = 13,28 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 0,59 \times 50,7 = 29,91 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,59 \times 22,5 \times 24 \times 0,6 = 191,16 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,59 \times 50,7 \times 24 \times 0,6 = 430,74 \text{ руб.}$$

Рассчитаем доход концессионера за весь период (5 лет)

$$\text{Доход по автобусам в год} = A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma 1} \times 365 \times K_{\text{год. исп}} = 430,74 \times 10 \times 365 \times 0,75 = 943\,320 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход по легковым машинам в год} = A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп}} = 191,16 \times 141 \times 365 \times 0,75 = 5\,902\,830 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход всего} = (943\,320 + 5\,902\,830) \times 5 - 21\,613\,500 - 512\,000 \times 5 - 4\,522\,574 = 5\,534\,676 \text{ руб.}$$

е) Расчет максимального размера платы за парковки (парковочные) места с учетом всех эксплуатационных затрат за весь период и приведением базовых затрат к соответствующему периоду, а также применением дифференцированных коэффициентов использования парковок в зависимости от периода реализации концессионного соглашения.

Данное предложение было получено в ходе проведения публичных консультаций по проекту акта. В связи небольшой распространенностью на территории Вологодской области и граничащих с ней регионов аналогичных парковок предлагается установление градации указанных коэффициентов в течение определенных периодов деятельности концессионера (1 год – не менее 0,5), второй год – не менее 0,6, 3 год – не менее 0,7.

Произведем необходимые расчеты:

$$C_{\text{инвест}} = C_{\text{баз}} \times K_{\text{инфл}} = 16\,500\,000 \text{ руб.} \times 1,311 = 21\,613\,500 \text{ тыс. руб.};$$

$K_{\text{инфл}} = 1,311$ (итоговый индекс инфляции от уровня цен года разработки (2009) до расчетного года (2013) равен $(1,057 \times 1,082 \times 1,072 \times 1,071)$;

$C_{\text{инвест.}} + C_{\text{экспл}} = 21\,613\,500 + 512\,000 \text{ руб.} \times 5 + 4\,522\,574 = 28\,696\,074$ тыс. руб.

1 год:

$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 1 \times 365 \times 0,5 \times 24 \times 0,5 \times 3\,679,5 = 8\,058\,105$ руб.

$A_{\text{макс}} = 28\,696\,074 \text{ руб.} \times 1,2 / 8\,058\,105 \text{ руб.} = 4,27 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 4,27 \times 22,5 = 96,08 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 4,27 \times 50,7 = 216,49 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 4,27 \times 22,5 \times 24 \times 0,5 = 1152,9 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 4,27 \times 50,7 \times 24 \times 0,5 = 2597,87 \text{ руб.}$

Доход по автобусам в год = $A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma_1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 2597,87 \times 10 \times 365 \times 0,5 = 4\,741\,113$ руб.

Доход по легковым машинам в год = $A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 1152,9 \times 141 \times 365 \times 0,5 = 29\,666\,999$ руб.

2 год:

$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 1 \times 365 \times 0,6 \times 24 \times 0,6 \times 3\,679,5 = 11\,603\,671$ руб.

$A_{\text{макс}} = 28\,696\,074 \text{ руб.} \times 1,2 / 11\,603\,671 \text{ руб.} = 2,97 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 2,97 \times 22,5 = 66,83 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 2,97 \times 50,7 = 150,58 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 2,97 \times 22,5 \times 24 \times 0,6 = 962,28 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 2,97 \times 50,7 \times 24 \times 0,6 = 2168 \text{ руб.}$

Доход по автобусам в год = $A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma_1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 2168 \times 10 \times 365 \times 0,6 = 4\,747\,920$ руб.

Доход по легковым машинам в год = $A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 962,28 \times 141 \times 365 \times 0,6 = 29\,714\,244$ руб.

3 по 5 год:

$D_{\text{лет}} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} \times S = 3 \times 365 \times 0,7 \times 24 \times 0,7 \times 3\,679,5 = 47\,381\,657$ руб.

$A_{\text{макс}} = 28\,696\,074 \text{ руб.} \times 1,2 / 47\,381\,657 \text{ руб.} = 0,73 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 = 0,73 \times 22,5 = 16,43 \text{ руб.}$

$A_{\text{макс ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 = 0,73 \times 50,7 = 37,01 \text{ руб.}$

$$A_{\text{макс сутки л}} = A_{\text{макс}} \times L_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,73 \times 22,5 \times 24 \times 0,7 = 275,94 \text{ руб.}$$

$$A_{\text{макс сутки ав}} = A_{\text{макс}} \times \Gamma_1 \times 24 \times K_{\text{сут. исп.}} = 0,73 \times 50,7 \times 24 \times 0,7 = 621,78 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход по автобусам в год} = A_{\text{макс сутки ав}} \times M_{\Gamma_1} \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 621,78 \times 10 \times 365 \times 0,7 = 1\,588\,648 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход по легковым машинам в год} = A_{\text{макс сутки л}} \times L_1 \times 365 \times K_{\text{год. исп.}} = 275,94 \times 141 \times 365 \times 0,7 = 9\,940\,876 \text{ руб.}$$

$$\text{Доход (за 5 лет)} = (29\,666\,999 + 29\,714\,244 + 9\,940\,876 \times 3) - 21\,613\,500 - 512\,000 \times 5 - 4\,522\,574 = 60\,507\,797 \text{ руб.}$$

Таким образом, полученный доход будет в 3,67 раз больше первоначальных затрат, кроме того максимальный размер платы за парковочное место будет отличаться в 5,8 раз в зависимости от конкретного периода, что сделает конечную максимально возможную стоимость парковочных мест для потребителей несоразмерной (от 275,94 до 1152,9 в сутки для легковых автомобилей) к аналогичной стоимости парковочных мест не только в г. Вологде (50-60 руб. в сутки), но и г. Санкт-Петербурге (150 руб. в сутки).

Включение в общий объем затрат налога на прибыль, единого налога, уплачиваемого с применением упрощенной системы налогообложения приведет еще к большему увеличению максимального размера платы за парковочное место.

Проведем сравнительный анализ рассмотренных вариантов расчета максимального размера стоимости парковок (парковочного места)

Таблица 1

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта А

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Отсутствуют	Неурегулированность вопросов, связанных с организацией платных парковок. Непривлекательность данного направления для инвестирования средств.
Органы исполнительной государственной власти области	Отсутствуют	Отсутствие желающих заключить концессионные соглашения. Неразвитость дорожной инфраструктуры (парковок). Необходимость ее обустройства за счет

		средств областного бюджета
Органы местного самоуправления	Отсутствуют	Отсутствие потенциально возможных налоговых поступлений
Потребители услуги	Отсутствие платы за парковки	Недостаток парковочных мест на дорогах регионального и межмуниципального значения.

Таблица 2

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта Б

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Отсутствуют	Невозможность использования заемных ресурсов и включения всех затрат. Необходимость наличия полного объема собственных средств. Низкий размер коэффициента плановой рентабельности. Высокая степень риска получения убытков. Невысокая доходность. Непривлекательность данного направления для инвестирования средств.
Органы исполнительной государственной власти области	Отсутствуют	Незначительное число желающих заключить концессионные соглашения. Незрелость дорожной инфраструктуры (парковок). Необходимость ее обустройства за счет средств областного бюджета
Органы местного самоуправления	Отсутствуют	Отсутствие потенциально возможных налоговых поступлений
Потребители услуги	Низкая стоимость услуги	Недостаток парковочных мест на дорогах регионального и межмуниципального

		значения вследствие низкой рентабельности бизнеса
--	--	---

Таблица 3

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта В

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Более высокая доходность по сравнению с первоначальным вариантом	Невозможность использования заемных ресурсов и включения всех затрат. Необходимость наличия полного объема собственных средств. Низкий размер коэффициента плановой рентабельности. Высокая степень риска получения убытков. Невысокая доходность.
Органы исполнительной государственной власти области	Отсутствуют	Низкие темпы развития дорожной инфраструктуры (обустройства парковочных мест). Необходимость привлечения средств областного бюджета
Органы местного самоуправления	Отсутствуют	Низкий объем потенциально возможных налоговых поступлений
Потребители услуги	Отсутствуют	Незначительное увеличение стоимости услуги по сравнению с первоначальным вариантом

Таблица 4

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта Г

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Более высокая доходность по сравнению с первоначальным вариантом	Невозможность использования заемных ресурсов и включения всех затрат. Необходимость наличия полного объема собственных средств.

		Высокая степень риска получения убытков. Невысокая доходность.
Органы исполнительной государственной власти области	Отсутствуют	Низкие темпы развития дорожной инфраструктуры (обустройства парковочных мест). Необходимость привлечения средств областного бюджета
Органы местного самоуправления	Отсутствуют	Низкий объем потенциально возможных налоговых поступлений
Потребители услуги	Отсутствуют	Увеличение стоимости услуги по сравнению с первоначальным вариантом

Таблица 5

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта Д

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Компенсация понесенных расходов на обустройство парковочных мест. Возможность привлечения заемных средств	Отсутствуют
Органы исполнительной государственной власти области	Развитие дорожной инфраструктуры за счет частных средств. Создание парковочных мест.	Отсутствуют
Органы местного самоуправления	Дополнительные поступления в бюджет	Отсутствуют
Потребители услуги	Обустройство парковок на дорогах регионального и межмуниципального значения.	Увеличение стоимости услуги по сравнению с первоначальным вариантом

Таблица 6

Выгоды, издержки и риски от реализации варианта Е

Целевая группа	Выгоды	Издержки и риски
Юридические лица и индивидуальные предприниматели	Возможность получения значительного объема дохода	Отсутствие спроса на услугу из-за ее высокой стоимости
Органы исполнительной государственной власти области	Привлечение широкого круга участников соглашения на	Отказ от соглашений, необходимость финансирования

	первоначальном этапе	созданных парковок из средств областного бюджета. Неразвитость дорожной инфраструктуры (недостаточность парковочных мест).
Органы местного самоуправления	Отсутствуют	Незначительные поступления в бюджет вследствие низкого спроса на услуги
Потребители услуги	Отсутствуют	Очень высокая стоимость услуги

Проведя анализ выгод и издержек по всем рассмотренным вариантам, считаем наиболее предпочтительным для дальнейшего рассмотрения вариант Д.

В соответствии с ним считаем необходимым:

- 1) снизить коэффициенты эксплуатации в течение суток и года до 0,6;
- 2) включить в расходы на эксплуатацию, либо предусмотреть в отдельном порядке расходы на оплату процентов по кредитам и займам, использованных на создание и оборудование парковки
- 3) предусмотреть в формуле расчета максимального размера платы за эксплуатационные расходы за весь период действия соглашения, а не за 1 год;
- 4) учитывать при определении дохода инвестора расходы, приведенные к соответствующему периоду с учетом соответствующих индексов инфляции, а не первоначальный объем вложенных средств.
- 5) увеличить коэффициент плановой рентабельности до 1,2.

Кроме того необходимо предусмотреть возможность установления размера платы за пользование платными парковками (парковочными местами) на весь период действия концессионного соглашения (а не только на предстоящий год, как предусмотрено в проекте акта). Это позволит субъектам бизнеса более эффективно планировать свои затраты и предполагаемые финансовые результаты.

Внесение соответствующих изменений в проект акта позволит сделать привлекательным для субъектов инвестиционной и предпринимательской

деятельности заключение концессионных соглашений по обустройству парковок, что создаст предпосылки для развития дорожной инфраструктуры. Все это может дать синергетический эффект для стимулирования целого комплекса отраслей (туризм, транспорт и др.), а также снизить затраты областного бюджета на обустройство дорожной инфраструктуры.

В рамках углубленной оценки регулирующего воздействия были проведены публичные консультации с представителями предпринимательского сообщества (справка о публичных консультациях прилагается). Соответствующие запросы были направлены в Вологодскую торгово-промышленную палату, региональному объединению Российского союза промышленников и предпринимателей, региональным отделениям общероссийских общественных организаций малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ» и «Деловая Россия». Был получен отзыв на проект акта от гражданина Е.А. Сурова.

Отдельные замечания и предложения учтены при подготовке заключения.

Начальник департамента экономики
Правительства области

Н.Н. Овчарук

Справка о результатах проведения публичных консультаций по проекту постановления Правительства области «О внесении изменений в постановление Правительства области от 16 апреля 2012 года № 334» «Об утверждении Порядка создания и использования, установления размера платы, расчета максимального размера платы за пользование парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Вологодской области»

Согласно пункту 9 Положения о проведении оценки регулирующего воздействия, включая порядок подготовки заключений об оценке регулирующего воздействия, утвержденного постановлением Правительства области от 15.11.2011 года № 1424, департаментом экономики Правительства области с 27 февраля по 12 марта 2012 года проведены публичные консультации с представителями субъектов предпринимательской деятельности по проекту постановления Правительства области «О внесении изменений в постановление Правительства области от 16 апреля 2012 года № 334» «Об утверждении Порядка создания и использования, установления размера платы, расчета максимального размера платы за пользование парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Вологодской области» (далее – проект акта).

В рамках публичных консультаций проект акта и перечень вопросов по нему были размещены на официальном портале Вологодской области, а также направлены в Вологодскую торгово-промышленную палату, региональному объединению Российского союза промышленников и предпринимателей, региональным отделениям общероссийских общественных организаций малого и среднего предпринимательства «ОПОРА РОССИИ», «Деловая Россия».

В ходе публичных консультаций по проекту акта получен отзыв на проект акта от Е.А. Сулова.

По его мнению в проекте акта необходимо предусмотреть:

- точное определение срока на который устанавливается максимальный размер платы за пользование парковкой (на каждый предстоящий год или на весь период действия концессионного соглашения);

Комментарий департамента экономики Правительства области:
считаем целесообразным рассмотреть поступившее предложение.

- отсутствует группировка расходов, которые будут учитываться при определении планового объема финансовых затрат концессионера на эксплуатацию парковки оборудования. Целесообразно включение в общий объем затрат налогов, уплачиваемых по результатам деятельности концессионера (в зависимости от системы налогообложения: налог на прибыль, единый налог, уплачиваемый в связи с применением упрощенной системы налогообложения и т.д.), а также расходы на оплату процентов по инвестиционному кредиту, использованному на создание и оборудование парковки;

Комментарий департамента экономики Правительства области: считаем целесообразным рассмотреть поступившее предложение в части включения в общий объем затрат расходов на оплату процентов по инвестиционному кредиту, использованному на создание и оборудование парковки.

- установление коэффициентов использования парковки предлагается осуществлять в зависимости от периода действия концессионного соглашения в первый год – 0,5; во второй – 0,6; в третий и последующие – 0,7;

Комментарий департамента экономики Правительства области: проведенный анализа показал нецелесообразность применения различных коэффициентов в представленной в проекте акта порядке расчета максимального размера платы за пользование парковкой.

- повышения коэффициента плановой рентабельности (например, не более 1,2).

Комментарий департамента экономики Правительства области: считаем целесообразным рассмотреть поступившее предложение.