

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
ТРАНСПОРТ ЖАНА ЖОЛ
МИНИСТРЛИГИ**



720017, Бишкек ш., Исанов көч., 42
тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: +996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

**МИНИСТЕРСТВО
ТРАНСПОРТА И ДОРОГ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

720017, г. Бишкек, ул. Исанова, 42
тел. +996 (312) 31-43-85, 31-43-13,
факс: +996 (312) 31-28-11
E-mail: mtd@mtd.gov.kg
www.mtd.gov.kg

№ 05-2/10240

«10» 12 2018 ж. (г.)

На № _____

**Министерство экономики
Кыргызской Республики**

на ваш исх. № 17-1/7127 от 07.12.2018г.

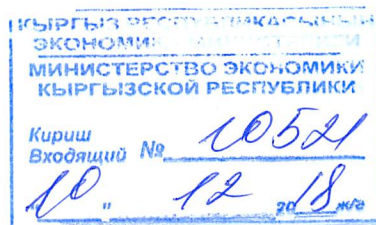
Настоящим Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики направляет доработанный анализ регулятивного воздействия на проект постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся грузов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок от 1 сентября 1970 года (г. Женева)» с учетом ваших замечаний. Просим рассмотреть в кратчайшие сроки и предоставить официальное заключение о соответствии АРВ Методике анализа регулятивного воздействия нормативных и правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства.

Приложение – АРВ на ___ л.

И.о. статс-секретаря

Э. Мамыркалиев

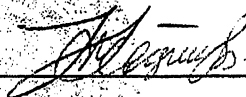
Исп. Мусабеков Н.
Тел.: 31-40-67



Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики

«УТВЕРЖДАЮ»

Заместитель министра



Ж.Ногойбаев

« »

2018 г.

**Анализ регулятивного воздействия
к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики
«О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках
скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных
средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе
Женева 1 сентября 1970 года»**

Бишкек – 2018г.

Документ: Анализ регулятивного воздействия к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года» и проведение Анализа регулятивного воздействия инициированы Министерством транспорта и дорог Кыргызской Республики.

Основание для разработки:

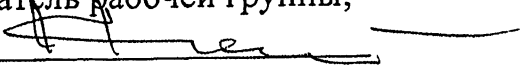

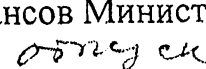
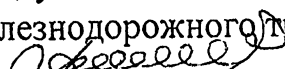

1. Приказ Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики от 22 июня 2018 года №178 «О создании рабочей группы для проведения АРВ к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года».

Сроки проведения АРВ

Начало: 22 июня 2018 г.

Окончание: 22 июля 2018 г.

Рабочая группа:

- | | |
|-----------------------|---|
| 1. Акматов А.Т. | - начальник Управления автомобильного и железнодорожного транспорта МТиД КР –
председатель рабочей группы;
 |
| Члены рабочей группы: | |
| 2. Шаршекеева Н.С. | - главный специалист Юридического сектора
Министерства транспорта и дорог КР;
 |
| 3. Орозалиева Д.М. | - главный специалист Управления экономики и
финансов Министерства транспорта и дорог КР;
 |
| 4. Доолетов К.Д. | - ведущий специалист Управления автомобильного и
железнодорожного транспорта МТиД КР;
 |
| 5. Скатдаев А.О. | - ведущий специалист – юрист Управления
автомобильного и железнодорожного транспорта
МТиД КР;
 |

6. Жумалиев Т.И.

- начальник отдела международных перевозок Агентства автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (далее – Агентство автотранспорта)

7. Акунов К.К.

- начальник отдела организационной и правовой работы Агентства автотранспорта

8. Жунусов М.А.

- исполнительный директор Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Кыргызской Республики (по согласованию)

9. Шабданалиев Т.М.

- председатель Ассоциации перевозчиков Кыргызстана, сопредседатель Консультативного совета по автомобильному транспорту, логистике и транспортной инфраструктуры при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской (по согласованию).

Контактные данные ответственного лица:

Адрес: г. Бишкек, ул. Исанова, 42, Министерство транспорта и дорог Кыргызской Республики, Доолетов К.Д. телефон: (0312) 31-42-88;

e-mail: dooletov-s@mail.ru

Объем - ____ стр., прилож. - ____.

Введение

Настоящая аналитическая записка подготовлена на основе анализа регулятивного воздействия к проекту постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года».

В настоящем анализе рассмотрены правовые и институциональные аспекты в сфере транспортировки экспорто-ориентированных скоропортящихся продуктов (далее-СПП) из Кыргызской Республики в другие страны; вопросы сертификации рефрижераторов, а также процедуры выдачи сертификатов на используемые рефрижераторы.

В документе делается попытка выявления нормативно-правового воздействия на развитие предпринимательства и общества через анализ норм проекта нормам национального и международного права, оценки затрат и предполагаемых выгод, связанных с выполнением данного нормативного правового акта.

Целью данного анализа является выявление характера процедур, регулирующих отношения, которые возникают при применении сертификации рефрижераторов для СПП, а также процедуры выдачи сертификатов на используемые рефрижераторы для СПП на территории Кыргызской Республики. Внедрение механизма утверждающего процедуру сертификации рефрижераторов для СПП, предоставляющего на право осуществления перевозки СПП с территории Кыргызской Республики на территорию други стран (в частнотсти Республика Казахстан) будет регламентировать отношения между хозяйствующим субъектом (осуществляющим транспортировку и хранение в рефрижераторе) и государственным органом, выдающим сертификаты для перевозки скоропортящихся грузов в установленном порядке.

Методологическим основанием для работы является:

- Методика анализа регулятивного воздействия нормативных и правовых актов на деятельность субъектов предпринимательства, утвержденной постановлением Правительства Кыргызской Республики от 30 сентября 2014 года №559;
- Закон Кыргызской Республики «О нормативно-правовых актах» от 20 июля 2009 года № 241;
- Закон Кыргызской Республики от 30 июня 2011 года № 63 «О присоединении Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года»;
- Постановление Правительства Кыргызской Республики «Об утверждении Инструкции по осуществлению государственного контроля за соблюдением законодательства Кыргызской Республики в сфере автомобильного транспорта» от 23 декабря 2014 года № 724.

Описание проблемы и основания для государственного вмешательства

Проблемная ситуация: Высокие риски финансовых и материальных потерь у экспортно-ориентированных организаций и транспортных предприятий, при вывозе скоропортящихся грузов с территории Кыргызской Республики на территорию иностранных государств в виду отсутствия сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (изотермических транспортных средств, транспортных средств - ледников, транспортных средств - рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств).

Проблема: Неурегулированность процедур выдачи сертификата (сертификации) оборудования для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (изотермических транспортных средств, транспортных средств - ледников, транспортных средств - рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств) на транспортные средства, предназначенные для перевозки скоропортящихся грузов в зарубежные страны.

Законом Кыргызской Республики от 30 июня 2011 года № 63 «О присоединении Кыргызской Республики к Соглашению о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года» Кыргызская Республика присоединилась к соглашению.

В Соглашение вступили 48 государств, в том числе практически все государства-участники СНГ, в числе которых Республика Казахстан, Таджикистан, Узбекистан, а также Российская Федерация. Нормы Соглашения применяется к транспортным операциям, осуществляющимся на территории не менее двух договаривающихся сторон.

Одной из целей Соглашения является защита жизни и здоровья людей путем сертификации оборудования для перевозки скоропортящихся пищевых продуктов (изотермических транспортных средств, транспортных средств - ледников, транспортных средств - рефрижераторов или отапливаемых транспортных средств), т.е. сохранение качественных показателей пищевых продуктов во время их перевозки. Одновременно с этим Соглашением предусматривается процедура выдачи свидетельства о соответствии нормам Соглашения СПС (далее – свидетельство СПС) уполномоченным государственным органом стран членов Соглашения.

Статьей 2 Соглашения установлено, что договаривающиеся стороны принимают необходимые меры для обеспечения того, чтобы специальные транспортные средства, осматривались и проверялись на основании положений, указанных в соответствующих приложениях к Соглашению. Специальные транспортные средства должны пройти испытания на предмет соответствия их требованиям и условиям перевозки скоропортящихся пищевых продуктов, по итогам которых подтверждается соответствующим свидетельством о соответствии. Каждая Договаривающаяся сторона признает

действительность таких свидетельств о соответствии, выданных компетентным органом другой договаривающейся стороны. Таким образом, анализируемый проект постановления был разработан в целях исполнения положений Соглашения.

Во исполнение Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года в Кыргызской Республике должны быть созданы и открыты к использованию лаборатории и орган уполномоченный выдавать международный сертификат относительно пригодности самого рефрижератора.

Актуальность проблемы выражается в том, что с 2011 года Кыргызская Республика присоединилась к данному Соглашению для того, чтобы отечественные участники внешнеэкономической деятельности при осуществлении экспортно-импортных операций, при ввозе и вывозе в/из страны СПП, обеспечивали пищевую безопасность таких продуктов. Главным требованием при перевозке скоропортящихся продуктов является соблюдение предписанного температурного режима во время пути. Для этого используются специальные контейнеры – рефрижераторы, а также изотермические установки.

То есть по сути, мы имеем принятое и ратифицированное Соглашение, однако до сих пор не имеется нормативно-правового механизма его реализации и применения.

В силу того, что в Кыргызской Республике не созданы необходимые условия для реализации и исполнения положений и требований Соглашения, рассматриваем в этом факте само основание для государственного вмешательства. Причин для неблагоприятных условий несколько:

А) Не разработана нормативно-правовая база по реализации положений и требований Соглашения. То есть, при возникновении вопроса о выдаче такого Сертификата СПС не на что ссылаться.

Б) Не определен порядок уполномочивания и порядок работы испытательных станций (лабораторий) к выполнению работ по испытанию специальных транспортных средств для этих целей. В отсутствие такой нормативно-правовой базы не проводятся работы по созданию таких испытательных станций.

В результате такой проблемной ситуации, отечественные автоперевозчики из-за отсутствия нормативно-правовой базы и необходимых условий для перевозки СПП, вынуждены проводить сертификацию специальных транспортных средств в других странах, что требует дополнительные финансовые затраты и время. Стоимость услуг по сертификации оборудования специальных транспортных средств в Российской Федерации, Республике Казахстан обходится около 400 долларов США, а в таких Европейских государствах как Германия, Франция, Италия стоимость сертификации составляет около 500 – 1 000 Евро. При этом средний размер штрафа за отсутствие Сертификата СПС, например в Республике Казахстан, составляет в среднем 100 000 сомов.

04884100
В этой связи, возникает острая необходимость создания нормативно-правовой базы для реализации Соглашения и создания необходимых условий для международной перевозки СПП отечественными автоперевозчиками.

Дерево проблем



Корневая проблема: Неурегулированность процедур сертификации оборудования для перевозки (СПП).

Данная проблема является источником таких дополнительных отраслевых суб-проблем, как:

- Отсутствие правовой базы для организации работы испытательных станций для проведения испытаний специальных транспортных средств и их оборудований;
- Отсутствие порядка выдачи подтверждающих документов соответствия транспортных средств для перевозки СПП (свидетельства СПС);
- Формулировка проблем 4: Отсутствие в КР испытательных станций (лабораторий) для подтверждения соответствия транспортных средств для перевозки СПП.

На основании вышеизложенного можно тметить, что именно из-за этого в основном и происходят задержки поставок СПП из Кыргызской Республики на территорию иностранных государств (в частности в Республике Казахстан) по причине отсутствия сертификата (либо истечения его срока). При этом на территории Кыргызской Республики в настоящее время отсутствует орган по сертификации – о том, что рефрижиратора

транспортное средство годно к эксплуатации и их температурный режим
63887100 позволяет сохранить СПП до момента прибытия в пункт назначения.

По сообщениям представителей Министерства транспорта и дорог Кыргызской Республики, а также СМИ, за период с январь по декабрь 2017 года по причине отсутствия (или просрочки) сертификата было остановлено оштрафовано свыше 50 грузовых машин. При этом средний размер штрафа в Республике Казахстан составил всего в среднем 100 000 сомов. Таким образом, можно отметить, о том, что возрастает стоимость перевозок, что неизбежно ложится в себестоимость в экспортно-ориентированной продукции.

Путь решения: Необходимо принятие предлагаемого проекта постановления Правительства Кыргызской Республики для создания необходимых условий отечественным перевозчикам при перевозке скоропортящихся продуктов.

Масштаб проблем

В Кыргызской Республике более 95 % перевозки грузов, в том числе скоропортящихся продуктов, осуществляется автомобильным транспортом. В настоящее время в Кыргызской Республике зарегистрировано около 1200 автомобилей-рефрижераторов, которыми ежегодно перевозится около 70 000 тонн скоропортящихся грузов (мясо, яйца, рыба, молочные и мясные продукты и др.). С каждым годом увеличивается объем ввозимых и вывозимых скоропортящихся грузов в/из государств-членов Евразийского экономического союза, стран СНГ и дальнего зарубежья. Ежедневно перевозятся такие грузы автомобильным транспортом внутри страны. Обеспечение пищевой безопасности, сохранение качественных показателей пищевых СПП во время их перевозки должно быть основной задачей государства, невыполнение которых повлечет колоссальную угрозу для жизни и здоровья многомиллионного населения не только нашей страны, но и других стран.

Как уже было выше отмечено долгий срок доставки грузов (в силу разлиных проверок и штрафных санкций) перевозчика неизбежно ведет к повышению стоимости доставки (затраты от простоя техники, стояночного места, порчи товара, штрафов, дополнительных платежей). Все это ложится в стоимость услуги и как следствие товара на экспортном рынке. Однако, в Центральной Азии, странах-членах ЕАЭС, КНР и Иране неоднократно заявлялось, что самым важным для современных стран региона будет создание быстрого, удобного транспортного коридора.

Все страны региона так или иначе начали вырабатывать или реализуют единую комплексную стратегию в области развития национальной транспортной отрасли, отвечающей высоким международным требованиям и стандартам, а также обеспечение ее широкой интеграции в международные транспортные системы с учетом перспективных

потребностей республиканских производителей в продвижении своей продукции на региональные и мировые рынки¹.

Однако, не соответствие систем сертификации реализуемых в рамках Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года лишь только усугубляет ситуацию для перевозчиков из Кыргызской Республики. Таким образом, экспортеры и перевозчики страны остаются на периферии, и не имеют доступа к эффективным транспортным коридорам (с СПП).

Важность и масштабность данной проблемы подчеркивает председатель межправительственного совета дорожников СНГ, министр дорог и транспорта Кыргызской Республики Жамшитбек Калилов. По его словам, в первую очередь, необходимо снять «нефизических барьеров» на приграничных пунктах пропуска и по территории стран транзита. Во-вторых, сократить, а лучше ликвидировать несанкционированные досмотры водителей и транспортных средств. В-третьих, гармонизация максимально допустимых параметров автотранспортных средств².

В рамках данных заявлений можно сделать вывод о высокой значимости решения вышеуказанной проблемы.

На уровне хозяйствующих субъектов, также данная проблема имеет весьма высокое значение. Так, долгий срок доставки СПП, увеличение затрат из-за простоя и штрафов, и как следствие, долгий вывод продукции на рынки в зарубежных странах ведут к неизбежному срыву контрактов (договоров) между транспортной организацией, экспортером и организациями торговли в стране импортере.

У организации экспортера также возникает дополнительный экономический риск в виде начисления пени за несвоевременную доставку товара перед заказчиками. Это также ведет к возникновению конфликтов, судебных и арбитражных споров, в которых экспортно-ориентированная компания из Кыргызской Республики, при таких обстоятельствах не сможет выиграть спор в свою пользу.

При перевозке СПП грузов, перевозчик, во избежание вышеуказанных негативных последствий, готов пойти на выплату неформальных платежей, с целью ускорения процедуры рассмотрения вопроса о несоответствии рефрижератора на автомашине, и получения разрешительных документов. Тем самым, в сфере транспортных отношений возникает значительный коррупциогенный риск. Такая совокупность негативных факторов в целом снижает инвестиционную привлекательность как самой отрасли, так и всего государства в целом.

При этом, следует отметить, что весь процесс утверждения индивидуального плана поэтапной разработки, согласования и экспертизы проектно-сметной документации на строительство отдельных объектов может затягиваться. По заявлениям бизнес-сообщества, строительных

¹ Международная конференция на тему «Центральная Азия в системе международных транспортных коридоров: стратегические перспективы и нереализованные возможности» - <http://china-uz-friendship.com/?p=15990>

² Кыргызстан призвал снять барьеры при развитии транспортного коридора в Центральной Азии <http://kabar.kg/news/kyrgyzstan-prizval-sniat-bar-ery-pri-razvitii-transportnogo-koridora-v-tcentral-noi-azii/>

организаций в среднем такие задержки могут составлять от 3 до 6 месяцев, что неизбежно ведет к дополнительным затратам строительных организаций, инвесторов, дольщиков, и к финансовым потерям поставщиков строительных материалов.

Согласно данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики из всего объема транспортных организаций 99,5 % составляют частные организации. Их основная цель - это извлечение прибыли. Все затраты, понесенные в связи с простоем техники и штрафов, неформальных платежей и иных потерь от пени и неустойки будет всегда стремиться перекладывать на плечи конечного потребителя в лице потребителя, заказчика.

Но прежде всего, конкурируя на рынке перевозок, перевозчик будет стремиться в первую очередь сокращать время доставки СПП и снизить себестоимость транспортировки. И между перспективой потерять до 10 000 сом (в день), а также от 30 до 60 дней рабочего времени, перевозчик, попавший под внимание государственного контролирующего органа в зарубежных странах будет вынужден к осуществлению неформальных платежей, подвергаясь коррупционным проявлениям. Неформальные платежи серьезно обременяют частного перевозчика и инвестора.

При таком объеме нагрузки на транспортную организацию будет неизбежным рост стоимости всей доставляемой продукции (СПП).

Негативный эффект от данной проблемы испытывает также инвесторы и государство (заинтересованное в увеличении числа экспортёров).

В экономическом измерении. Как уже было выше отмечено долгий срок простоя в связи с отсутствием сертификации у перевозчика и отсутствие необходимых документов перед проверяющим государственным органом в зарубежных странах неизбежно ведет к повышению стоимости доставки (затраты от простоя техники ложатся в стоимость продаваемой продукции). Также долгий срок доставки экспортно-ориентированного товара из Кыргызской Республики ведет к срыву контрактов (договоров) между отечественным экспортером и импортером в зарубежных странах.

Данная проблема затрагивает в том числе и экспортно-ориентированные компании, численность которых на сегодня составляет не менее 300 единиц. Таким образом, все эти организации имеют риск оказаться некокурентоспособными из-за возрастающей цены на рынке сбыта в зарубежных странах. Потеря экспортного рынка и уход от туда отечественных экспортеров приведет к увеличению отрицательного сальдо торгового баланса, а также к снижению поступлений финансовых средств от экспорта в страну.

У перевозчиков возникает дополнительный риск в виде начисления пени за несвоевременную доставку объекта или даже за порчу перед заказчиками. Это также ведет к возникновению конфликтов между экспортерами, перевозчиками и импортерами. В итоге страдает частный бизнес.

Во избежание этих негативных последствий транспортная компания или отдельные водители транспортов, везущих экспортно-ориентированный товар готовы пойти на выплату недобросовестным чиновникам неформальные не установленные платежи, с целью ускорения процедуры рассмотрения вопроса об отсутствии сертификации и получения разрешительных документов в стране пребывания. Тем самым, в сфере перевозок для отечественного предпринимателя возникает коррупциогенный риск. Такая совокупность негативных факторов в целом снижает инвестиционную привлекательность как самой отрасли, так и всего государства в целом.

В социальном измерении. Данная проблема создает риск возникновения социальной напряженности, поскольку чрезмерно высокая финансовая нагрузка на транспортные компании будет вынуждать их сокращать персонал путем увольнения.

С другой стороны, при ввозе на территорию Кыргызской Республики скоропортящихся продуктов из зарубежных стран, будет повышаться их стоимость, так как все платежи (в виде штрафов и неформальных платежей в том числе) будет закладываться в стоимость товара на рынке страны. В долгосрочной перспективе это также будет влиять на повышение уровня вероятности социальных протестов, так как вувеличении цен население будет винить государственные органы.

В территориальном измерении. Данная проблема несет в себе риски временных и финансовых потерь для всех хозяйствующих структур, занимающихся перевозкой экспортно-ориентированных товаров. Большая часть перевозчиков сосредоточенно в городах Бишкек, Ош. При этом, существует много перевозчиков, которые возят грузы за рубеж из Кыргызской Республики с территории ее областей. Проблема для отечественного перевозчика будет распространяться также и по всем 48 странам членам, подписавших и ратифицировавших данное Соглашение.

Во временном измерении данная проблема может нести в себе потенциал нескольких угроз. Во-первых, при систематическом выявлении данного нарушения у перевозчиков из Кыргызской Республики, существует риск ухудшения имиджа страны, а также хозяйствующих субъектов (как транспортных компаний, так и экспортно-ориентированных орагнизаций). В долгосрочной перспективе компании из Кыргызской Республике могут включаться в перечень не благонадежных организаций, как в официальных международных рейтингах, так и в рейтингах компаний, которые готовы работать на экспортных рынках с отечественными экспортерами и перевозчиками.

Также, в долгосрочной перспективе, имея такие проблемы, Кыргызская Республика будет сохранять свой статус страны дважды закрытой в транспортном вопросе – то есть, не имея выхода к морю. В стране не будет развиваться логистическая цепочка добавленной стоимости. А всем субъектам данных взаимоотношений придется всегда обращаться к иностранным компаниям за аутсорсингом.

Международный опыт решения аналогичных проблем

Во всех государствах-участниках данного Соглашения были утверждены национальные нормативные правовые акты, определены уполномоченные государственные органы по его реализации, созданы и действуют соответствующие испытательные станции (лаборатории, центры и т.п.).

К примеру, в Российской Федерации Федеральное бюджетное учреждение «Агентство автомобильного транспорта» (ФБУ «Росавтотранс») при Министерстве транспорта Российской Федерации является уполномоченным компетентным органом по выполнению требований данного Соглашения. К примеру, ООО «Термогарант» является испытательной станцией, соответствующей требованиям Соглашения и оказывает соответствующие услуги на всей территории России.

В Казахстане уполномоченным компетентным органом является Комитет транспорта МИР РК, а испытательной станцией, соответствующей требованиям Соглашения – ТОО «Термо Кинг».

В странах дальнего зарубежья, почти во всех Европейских государствах этот вопрос отрегулирован, функционируют испытательные станции международного уровня, перечень которых указаны на веб-сайте Отдела транспорта ЕЭК ООН (<http://www.unece.org/ru/transport>). Таким образом, созданы для автоперевозчиков своих стран условия международной перевозки СПС продуктов.

Цель и причины принятия проекта постановления

Целью принятия данного проекта постановления является создание отечественным автоперевозчикам благоприятные условия для перевозки скоропортящихся продуктов.

Причиной принятия данного проекта постановления являются:

- обязательства Кыргызской Республики по реализации Соглашения СПС;
- отсутствие в Кыргызской Республике возможности получения отечественными автоперевозчиками подтверждающих документов соответствия транспортного средства для международной перевозки СПП в соответствии с требованиями Соглашения СПС;
- невозможность проведения испытаний специального транспортного средства и получения перевозчиками разрешительного документа для перевозки СПП в Кыргызской Республике.

Цели регулирования

Ускорение процесса перевозки СПП и иных товаров

Повышение коммерческой привлекательности
доставляемых грузов (СПП)

Снижение издержек для субъектов транспортной
сферы

Исключение
дополнительных
затрат за простой
(зарплата сотрудников,
аренда техники,
налоговые и
социальные
отчисления)

Снижение
стоимости
экспортной
продукции
СПП

Снижение риск не
удовлетворительно
го состояния
технической
безопасности
рефрижератора

Улучшение
качества услуг
перевозки

Своевременное
погашение
кредитов и иных
платежей

Исключение оснований для
коррупционных рисков

Индикаторы достижения целей.

Качественные индикаторы достижения цели:

- улучшение инвестиционного климата, привлекательность страны;
- снижение коррупционных рисков;
- снижение уровня и объема административного бремени для перевозчика;
- снижение времени, затрачиваемое на бюрократические процедуры;
- модернизация логистической отрасли страны;
- повышение прибыльности отечественных транспортных и экспортных компаний;
- улучшение места страны в международных рейтингах в области логистики;
- продвижение экспорта.

Количественные индикаторы достижения цели:

- Доведение затрат от простоя транспортных компаний до **0 сомов** в связи исключением простоя из-за отсутствия соответствующих документов;
- Увеличение количества рабочих мест;
- Увеличение налоговых и социальных отчислений;
- Сроки транспортировки СПП сокращены в среднем в два раза;
- Количество разрешительных документов госорганов увеличилось минимально (+ 1 за сертификацию рефрижератора).

Варианты государственного регулирования и оценка последствий

- 1. Оставить все как есть;**
- 2. Принятие постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года»;**
- 3. Заключение отдельных дополнительных соглашений со странами региона, относительно упрощенной процедуры прохождения сертификации для транспортных средств оборудованных рефрижератором из Кыргызской Республики.**

1) Вариант регулирования: Оставить все как есть.

При таком сценарии все имеющиеся проблемы остаются нерешенными. Отечественные автоперевозчики для перевозки СПП будут получать свидетельства соответствия автотранспортного средства к СПС в других странах, испытывая большие финансовые и другие трудности. Для прохождения испытаний оборудования и транспортных средств в испытательных станциях (лабораториях) других стран, автоперевозчики вынуждены проехать немалый путь, стоять в ожидании очереди и т.п. Указанные затруднения в конечном счете повлияет на конкурентоспособность отечественных автоперевозчиков на международном рынке перевозок СПС, на объем перевозимых ими СПС, следовательно, и на доход автоперевозчиков.

Затраты и другие издержки отечественных автоперевозчиков сохраняются, а их финансовые средства поступают в другое государство. Это также будет порождать такие трудности для самих государственных органов и всех хозяйствующих субъектов.

Будут продолжаться задержки поставок СПП из Кыргызской Республики на территорию иностранных государств (в частности в Республике Казахстан) по причине отсутствия сертификата, который будет по-прежнему выдаваться в зарубежных странах. При этом на территории Кыргызской Республики в настоящее время отсутствует орган по сертификации, подтверждающее то, что рефрижератор на транспортном средстве годно к эксплуатации и их температурный режим позволяет сохранить СПП до момента прибытия в пункт назначения.

Будет продолжаться процесс остановки и задержки транспортных средств из Кыргызской Республики на предмет наличия сертификата. При этом средний размер штрафа в Республике Казахстан составило всего в среднем 100 000 сомов. Продолжится процесс возрастания стоимости перевозок, что неизбежно будет ложиться в себестоимость в экспортно-ориентированной продукции.

В Кыргызской Республике более 95 % перевозки грузов, в том числе скоропортящихся продуктов, осуществляется автомобильным транспортом. В настоящее время в Кыргызской Республике зарегистрировано около 1 200

автомобилей-рефрижераторов, которыми ежегодно перевозится около 70 000 тонн скоропортящихся грузов (мясо, яйца, рыба, молочные и мясные продукты и др.). С каждым годом увеличивается объем ввозимых и вывозимых скоропортящихся грузов в/из государств-членов Евразийского экономического союза, стран СНГ и дальнего зарубежья. Ежедневно перевозятся такие грузы автомобильным транспортом внутри страны. Обеспечение пищевой безопасности, сохранение качественных показателей пищевых СПП во время их перевозки должно быть основной задачей государства, невыполнение которых повлечет колоссальную угрозу для жизни и здоровья многомиллионного населения не только нашей страны, но и других стран.

Как уже было выше отмечено долгий срок доставки грузов (в силу различных проверок и штрафных санкций) перевозчика неизбежно ведет к повышению стоимости доставки (затраты от простоя техники, стояночного места, порчи товара, штрафов, дополнительных платежей). Все это ложится в стоимость услуги и как следствие товара на экспортном рынке. Однако, в Центральной Азии, странах-членах ЕАЭС, КНР и Иране неоднократно заявлялось, что самым важным для современных стран региона будет создание быстрого, удобного транспортного коридора.

Все страны региона так или иначе начали вырабатывать или реализуют единую комплексную стратегию в области развития национальной транспортной отрасли, отвечающей высоким международным требованиям и стандартам, а также обеспечение ее широкой интеграции в международные транспортные системы с учетом перспективных потребностей республиканских производителей в продвижении своей продукции на региональные и мировые рынки.

Однако, не соответствие систем сертификации реализуемых в рамках Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года лишь только усугубляет ситуацию для перевозчиков из Кыргызской Республики. Таким образом, экспортеры и перевозчики страны остаются на периферии, и не имеют доступа к эффективным транспортным коридорам (с СПП).

У организации экспортера также возникает дополнительный экономический риск в виде начисления пени за несвоевременную доставку товара перед заказчиками. Это также ведет к возникновению конфликтов, судебных и арбитражных споров, в которых экспортно-ориентированная компания из Кыргызской Республики, при таких обстоятельствах не сможет выиграть спор в свою пользу.

При перевозке СПП грузов, перевозчик, во избежание вышеуказанных негативных последствий, готов пойти на выплату неформальных платежей, с целью ускорения процедуры рассмотрения вопроса о несоответствии рефрижератора на автомашине, и получения разрешительных документов. Тем самым, в сфере транспортных отношений возникает значительный коррупциогенный риск. Такая совокупность негативных факторов в целом

снижает инвестиционную привлекательность как самой отрасли, так и всего государства в целом.

Перечень выгод и затрат варианта

Отсутствие альтернативы регулирования процесса сертификации		Граждане	Инвесторы – экспортеры и транспортники	Государство	Баллы по 5 балльной шкале
Выгоды (позитивные последствия)					
повлечет выгоды		0	0	0	0
Итого выгоды					0
Затраты (негативные последствия)					
повлечет затраты		2	5	5	12
Итого затраты					12 баллов

Количественные индикаторы

Сохранение ситуации как есть приведет к тому, что транспортная компания будет терять до 100 000 сом за один случай остановки и штрафа. Более того, если установка рефрижератора исправна, она будет потреблять от 10 до 15 литров дизельного топлива в час. Даже если брать расчет, где дизельное топливо стоит 33 сома, то даже в этом случае час простоя будет обходиться перевозчику до 500 сомов (495 сомов). При простое в день, если установка должна работать непрерывно, расход простоя составит до 12 000 сомов. 6 месяцев рабочего времени.

Для наглядности в таблице представлены некоторые фиксированные затраты от простоя некоторых видов техники и одной строительной бригады. Для сравнения периоды простоя отображены в суточном, месячном, квартальном и полугодовом выражении.

Наименование затрат	Период простоя	
	сутки	месяц
Расходы за простой техники и строительную бригаду		
Тягач с рефрижератором на полуприцепе (1 ед.)	12 000	360 000
Штрафные санкции		100 000
Суточные водителя (2 чел.)	2 800	61 600
Неформальный платеж – только тому, кто остановил и только в тот момент ³	10 000	20 000
Прочие расходы - ремонт, СТО		6 900
Итого:	24 800	541 600

Как видно из таблицы, затраты от простоя техники за один месяц могут составлять до 541 600 сомов. В день транспортная организация рискует потерять до 24 800 сомов из-за простоя. Однако, вышеперечисленные расходы не являются исчерпывающим перечнем. В данной таблице не отражены расходы на охрану, медицинские услуги, консультации с юристом,

³ Существует практика, когда перевозчика останавливали несколько раз, и несколько раз ему приходилось платить неформальные платежи, что бы его пустили. Уплата таких платежей один раз в дороге не является гарантией, что больше по пути не будут останавливать (из глубинного интервью с представителем транспортной компании, 08 декабря 2018 года, г. Бишкек, Чуйская область, Кыргызская Республика)

телефонные звонки и интернет, налоги и отчисления. Для транспортной организации подобные затраты весьма обременительны.

Также, существующие условия осуществления транспортных услуг не представляют коммерческого интереса для многих инвестиционных фондов и организаций.

Качественные индикаторы

При сохранении необходимости выплачивать зарубежным чиновникам неформальные платежи, нести высокие затраты будут иметь место коррупционные проявления. Этот факт приведет к ухудшению качества услуг, что повлияет на безопасность граждан при перемещении в других странах.

Сохранение негативной ситуации также приведет к ухудшению кадрового состава транспортных организаций, так как из-за не выгодных или относительно не благополучных условий квалифицированные работники будут покидать сферу или выезжать на заработки в зарубежные страны. Некомпетентный и слабо-подготовленный кадровый состав в последствии может усугубить проблемы технической безопасности.

Степень удовлетворенности стейкхолдеров сложившейся ситуацией

Баллы по 5 балльной шкале	Бизнес	Инвесторы	Государство	Степень удовлетворенност и стейкхолдеров
Комментарии	5	5	3	Всего баллов: 13 (баллов)
	удорожание услуг	необходимость неформальных платежей;	ухудшение качества услуг	
	увеличение сроков доставки	увеличение сроков доставки	безопасность граждан;	
	ухудшение качества продукта	риск коррупционных проявлений;	риск уменьшения экспортных компаний	
	необходимость неформальных платежей;	ухудшение кадрового состава	упадок экспорта и перевозок	
	безопасность	вымывание высококвалифици рованных кадров из отрасли.	вымывание высококвалифици рованных кадров из отрасли.	

Как показывает таблица, невозможность осуществлять сертификацию на территории Кыргызской Республики ведет к снижению привлекательности всей отрасли. Это также влияет на многие факторы, такие как развитие экспорта, безопасность граждан, борьба с коррупцией и прочее для государства, бизнеса и инвесторов.

2. Принятие постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года»

Способ регулирования: Суть регулирования данного варианта заключаются в создании правовой основы реализации Соглашения, создание благоприятных условий для отечественных автоперевозчиков.

Проектом предлагается определить Министерство транспорта и дорог КР компетентным органом, ответственным за реализацию Соглашения, уполномочить Агентство автомобильного, водного транспорта и весогабаритного контроля при Министерстве транспорта и дорог Кыргызской Республики (далее - Агентство автотранспорта) на выдачу свидетельств СПС на основе протокола испытаний, выдаваемого аккредитованными испытательными станциями (лабораториями). Для выполнения возложенных функций утверждается Порядок уполномочивания испытательных станций (лабораторий) к выполнению работ по контролю соответствия нормам, установленным Соглашением и Порядок выдачи свидетельств СПС. Агентству автотранспорта возлагается ведение реестра уполномоченных испытательных станций (лабораторий) и уведомления других стран-членов Соглашения об уполномоченных испытательных станциях (лабораториях).

Для проведения необходимых процедур, определенных Соглашением, транспортные средства проходят сертификацию в испытательных станциях (лабораториях). Предполагается, что на территории Кыргызской Республики подобную сертификацию будут осуществлять хозяйствующие субъекты разной формы собственности, аккредитованные в установленном порядке.

Регулятивное воздействие

В результате применения второго варианта регулирования ожидается создание необходимых условий для осуществления перевозки СПП отечественными автоперевозчиками:

- определяется порядок уполномочивания испытательных станций (лабораторий) к выполнению работ по испытанию специальных транспортных средств для перевозки СПП;
- определяется порядок процедуры выдачи свидетельства о соответствии нормам СПС специальных транспортных средств для перевозки СПП.

Реализационные риски

Риск по реализации постановления не прослеживаются. Для реализации возложенных функций Министерством транспорта и дорог КР не требуется вложения дополнительных финансовых средств. При этом следует отметить, что вопрос о создании испытательных станций к принимаемому проекту постановления прямое отношение не имеет.

Правовой анализ.

Устанавливаемое требование соответствует положениям Соглашения СПС, Закону КР «Об автомобильном транспорте», Правилам организации грузовых перевозок автотранспортными средствами в Кыргызской Республике.

Экономический анализ

Реализация вышеуказанного проекта постановления не требует от государственного органа значительных финансовых вложений. Требуется только незначительные средства для изготовления бланков свидетельств СПС, с учетом того, что свидетельства выдаются срок на 6 лет, а общее количество специальных транспортных средств для перевозки СПП составляет около 1,5 тысяч единиц.

Проект Порядка выдачи свидетельства о соответствии нормам СПС, предусматривает выдачу свидетельства автоперевозчикам на бесплатной основе. Процедура уполномочивания испытательных станций (лабораторий) к выполнению работ по испытанию специальных транспортных средств для перевозки СПП и включения их в реестр также осуществляется бесплатно.

При этом затраты перевозчика значительно сократятся. Другими словами, затраты от простоя техники, которые могли составлять только за один месяц до 541 600 сомов будут сведены к нулю. Это высвобождает отечественным транспортным компаниям финансовые средства, что позволит им инвестировать их в более интересные вещи.

Если, из-за отсутствия сертификации, в день транспортная организация могла потерять до 24 800 сомов из-за простоя. То при данном варианте регулирования возможно снижение такого расхода. Для транспортной организации подобные затраты весьма обременительны, и компания заинтересована в приобретении сертификата для своего оборудования.

И здесь идет речь только об одной компании и одной случае перевозки. Поскольку, количество специальных транспортных средств для перевозки СПП составляет около 1,5 тысяч единиц, то и в совокупности отечественные компании смогут сохранить не менее 37 200 000 сомов финансовых средств. То есть эти финансовые средства не уйдут в другое государство по причине отсутствия системы сертификации.

Это в свою очередь повысит инвестиционную привлекательность осуществления транспортных услуг, чем вызовут интерес у многих инвестиционных фондов и организаций.

Таким образом, принятие проекта постановления не привлечет финансовых затрат со стороны автоперевозчиков и испытательных станций (лаборатории).

Ожидаемое воздействие на группы интересов:

Государство: Принятие данного проекта постановления положительно отразится на обеспечении пищевой безопасности и развитие экспорта/импорта СПП в стране, способствует созданию и развитию отечественных испытательных станций (лабораторий), государственное

регулирование данного вида сектора услуг в транспортном комплексе, создание новых рабочих мест и поступление дополнительных налоговых поступлений.

Автоперевозчики: имеют возможность прохождения транспортного средства в испытательных станциях (лабораториях) и получить свидетельства о соответствии нормам СПС на бесплатной основе в Кыргызской Республике, имеют финансовую выгоду. Кроме этого, сокращается время на прохождение процедуры испытания и получения свидетельства СПС.

Испытательные станции (лаборатории): приобретают право оказания услуг согласно требованиям СПС отечественным и иностранным перевозчикам и получение дохода от этой деятельности.

Результаты общественных обсуждений

Проведенные общественные обсуждения показали, что основная часть стейкхолдеров склоняется к мнению, что данный вариант регулирования позволит улучшить экономическую ситуацию в стране. Позиционирование республики как страны с эффективными и современными способами логистики дадут толчок к развитию конкуренции между другими странами региона. Это будет способствовать постоянному улучшению и модернизации строительной сферы всей страны. Ниже представлена таблица оценки воздействия от предлагаемого регулирования.

Таблица 1

Для государства	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Сокращение периода времени доставки грузов из КР	5	Нет
Снижение объема расходов	5	Нет
Увеличение количества рабочих мест	5	Нет
Модернизация логистической отрасли страны	5	Нет
Увеличение количества работающих транспортных предприятий	5	Нет
Увеличение налоговых и прочих поступлений государству	5	Нет
Повышение прибыльности отечественных компаний	5	Нет
Снижение стоимости доставки	5	Нет
Повышение безопасности	5	Нет
Снижение риска коррупционных проявлений	5	Нет

При этом необходимо отметить, что введение данного регулирования не ляжет бременем в виде административного барьера для субъектов предпринимательства. Кроме того, четкая регламентация всех процедур выдачи разрешения на проведение сертификации рефрижираторов, в котором детально будут регламентированы процедуры, снизит проявления коррупционных рисков, исключит излишние требования в отношении субъектов предпринимательства, а также позволит предпринимателям знать предъявляемые к ним требования.

Поскольку предлагаемый вариант регулирования будет непосредственно затрагивать предпринимательскую деятельность, ниже приведена таблица оценки регулятивного воздействия для бизнес-сообщества (Табл. 2).

Таблица 2

Для бизнес-сообщества	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Сокращение периода времени доставки	5	Нет
Снижение объема расходов	5	Нет
Повышение прибыльности отечественных компаний	5	Нет
Модернизация логистической отрасли страны	5	Нет
Благосостояние компании (платежеспособность)	5	Нет
Снижение стоимости перевозок	4	Нет
Снижение барьеров при международных перевозках	4	Нет
Конкуренция повысится	4	Снижение цены на перевозки
Доступно качественное услуга по СПП	5	Нет
Повышение безопасности	5	Нет
Снижение риска коррупционных проявлений	5	Нет

Введение данного варианта регулирования не будет лежать бременем в виде административного барьера и для населения республики. Регламентация процедур выдачи сертификации, в котором детально будут регламентированы процедуры, создадут разнообразие в предложении услуг логистики, цен на перевозки. Граждане также подвергаются влиянию от такого способа регулирования.

Поскольку предлагаемый данный вариант регулирования будет непосредственно затрагивать и интересы населения, ниже приведена таблица оценки регулятивного воздействия для населения страны (Табл. 3).

Таблица 3

Для населения	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Обеспеченность логистическими услугами по недорогой цене	5	Нет
Увеличение количества рабочих мест	4	Нет
Доступна качественная услуга	5	Нет
Повышение безопасности	5	Нет
Снижение риска коррупционных проявлений	5	Нет
Благосостояние населения (платежеспособность)	5	Нет
Увеличение ассортимента в	5	Нет

Как видно из вышеприведенных таблиц, для каждой группы стейкхолдеров, будь то государство, бизнес-сообществ или население, выгодно принятие данного Постановления Правительства Кыргызской Республики. Введение возможности проведения сертификации, в котором детально будут регламентированы процедуры позволяет улучшить ряд показателей, значимых для каждой из указанных групп стейкхолдеров: снижение объема времени, от погрузки на экспорт до доставки в сетевые магазины; снижение расходов при логистике; увеличение количества рабочих мест. Улучшение этих индикаторов несет выгоды всем стейкхолдерам.

В конце 2018 года в Министерстве транспорта и дорог КР прошел круглый стол по обсуждению разработанного проекта постановления Правительства КР. В обсуждении проекта приняли участие представители МТиД КР, члены рабочей группы по разработке проекта постановления, представители ассоциаций автоперевозчиков. Участники обсуждения высказали свое мнение, предложения и замечания по разработанному проекту постановления. В целом участники поддержали данный проект.

Кроме того, разработанный проект постановления был размещен на официальном сайте Министерства транспорта и дорог КР. Предложений и замечаний от населения не поступало.

3. Вариант регулирования: Заключение отдельных дополнительных соглашений со странами региона, относительно упрощенной процедуры прохождения сертификации (у них в стране) для транспортных средств оборудованных рефрижератором из Кыргызской Республики.

Способ регулирования. После заключения отдельных дополнительных соглашений со странами региона (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Россия), относительно упрощенной процедуры прохождения сертификации (у них в стране) для транспортных средств оборудованных рефрижератором из Кыргызской Республики будет создана правовая возможность осуществлять перевозки грузов СПП в эти страны или следовать транзитом.

Суть регулирования данного варианта заключается в создании правовой основы реализации Соглашения, путем заключения дополнительных соглашений. Это необходимо для предоставления возможности получения сертификации для отечественных перевозчиков в зарубежных странах. Это возможно также может повлиять на создание благоприятных условий для отечественных автоперевозчиков.

Данным вариантом определить Министерство транспорта и дорог КР компетентным органом, ответственным за реализацию плана по заключению дополнительных соглашений в рамках настоящего основного Соглашения. Для проведения необходимых процедур, определенных Соглашением, транспортные средства проходят сертификацию в испытательных станциях (лабораториях). Предполагается, что на территории Кыргызской Республики подобную сертификацию будут осуществлять хозяйствующие субъекты разной формы собственности, аккредитованные в установленном порядке.

Регулятивное воздействие. В результате применения третьего варианта регулирования ожидается создание необходимых условий для осуществления перевозки СПП отечественными автоперевозчиками, посредством:

- определяется порядок прохождения отечественным перевозчиком испытаний специальных транспортных средств для перевозки СПП в зарубежных странах, по согласованию с уполномоченным государственным органом зарубежного государства;

Реализационные риски. При реализации данного варианта регулирования важно понимать возрастание политической зависимости Кыргызской Республики от решений и действий зарубежных стран, с которыми данные дополнительные соглашения будут заключены. Также, возможен коррупционный риск, в силу незащищенности отечественного перевозчика.

Правовой анализ.

Устанавливаемое требование будет соответствовать положениям Соглашения СПС, Закону КР «Об автомобильном транспорте», Правилам организации грузовых перевозок автотранспортными средствами в

Кыргызской Республике после гармонизации законодательств стран, с которыми будет подписано данное дополнительное соглашение.

Экономический анализ

Реализация вышеуказанного проекта постановления не требует от государственного органа значительных финансовых вложений. Однако потребуются ряд политических усилий по склонению к данному решению политического руководства других стран.

Требуется только незначительные средства для изготовления бланков свидетельств СПС, с учетом того, что свидетельства выдаются срок на 6 лет, а общее количество специальных транспортных средств для перевозки СПП составляет около 1,5 тысяч единиц.

Проект Порядка выдачи свидетельства о соответствии нормам СПС, предусматривает выдачу свидетельства автоперевозчикам на бесплатной основе. Процедура уполномочивания испытательных станций (лабораторий) к выполнению работ по испытанию специальных транспортных средств для перевозки СПП и включения их в реестр также осуществляется бесплатно.

При этом затраты перевозчика значительно сократятся. Другими словами, затраты от простоя техники, которые могли составлять только за один месяц до 541 600 сомов будут сведены к нулю. Это высвобождает отечественным транспортным компаниям финансовые средства, что позволит им инвестировать их в более интересные вещи.

Если, из-за отсутствия сертификации, в день транспортная организация могла потерять до 24 800 сомов из-за простоя. То при данном варианте регулирования возможно снижение такого расхода. Для транспортной организации подобные затраты весьма обременительны, и компания заинтересована в приобретении сертификата для своего оборудования.

И здесь идет речь только об одной компании и одной случае перевозки. Поскольку, количество специальных транспортных средств для перевозки СПП составляет около 1,5 тысяч единиц, то и в совокупности отечественные компании смогут сохранить не менее 37 200 000 сомов финансовых средств. То есть эти финансовые средства не уйдут в другое государство по причине отсутствия системы сертификации.

Это в свою очередь повысит инвестиционную привлекательность осуществления транспортных услуг, чем вызовут интерес у многих инвестиционных фондов и организаций.

Таким образом, принятие проекта постановления не привлечет финансовых затрат со стороны автоперевозчиков и испытательных станций (лаборатории).

Результаты общественных обсуждений

Проведенные общественные обсуждения показали, что основная часть стейкхолдеров по данному варианту регулирования не склоняется к единому мнению. По словам большинства, что данный вариант регулирования позволит улучшить экономическую ситуацию в стране, но при этом остается множество рисков, из-за которых отечественный предприниматель может

серьезно пострадать. Позиционирование республики как страны с эффективными и современными способами логистики дадут толчок к развитию конкуренции между другими странами региона. Однако, это будет зависеть и от воли руководства стран, с кем будет подписано дополнительное соглашение. Ниже представлена таблица оценки воздействия от предлагаемого регулирования.

Таблица 1

Для государства	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Сокращение периода времени доставки грузов из КР	4	Относительно ниже
Снижение объема расходов	3	Возможны новые расходы
Увеличение количества рабочих мест	1	Не будет сильного эффекта
Модернизация логистической отрасли страны	5	Но только в общих чертах
Увеличение количества работающих транспортных предприятий	1	Не будет сильного эффекта
Увеличение налоговых и прочих поступлений государству	1	Не будет сильного эффекта
Повышение прибыльности отечественных компаний	3	Относительно повысится
Снижение стоимости доставки	3	Не будет сильного эффекта
Повышение безопасности	4	Нет
Снижение риска коррупционных проявлений	5	Возможны новые коррупционные схемы

При этом необходимо отметить, что введение данного регулирования не ляжет бременем в виде административного барьера для субъектов предпринимательства. Кроме того, четкая регламентация всех процедур выдачи разрешения на проведение сертификации рефрижераторов, в котором детально будут регламентированы процедуры, снизит проявления коррупционных рисков, исключит излишние требования в отношении субъектов предпринимательства, а также позволит предпринимателям знать предъявляемые к ним требования.

Поскольку предлагаемый вариант регулирования будет непосредственно затрагивать предпринимательскую деятельность, ниже приведена таблица оценки регулятивного воздействия для бизнес-сообщества (Табл. 2).

Таблица 2

Для бизнес-сообщества	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Сокращение периода времени доставки	3	Возможны улучшения
Снижение объема расходов	4	Относительно снизятся
Повышение прибыльности	2	Не будет сильного эффекта

отечественных компаний		
Модернизация логистической отрасли страны	3	Относительно
Благосостояние компании (платежеспособность)	3	Не будет сильного эффекта
Снижение стоимости перевозок	2	Не будет сильного эффекта
Снижение барьеров при международных перевозках	3	Относительно
Конкуренция повысится	4	Снижение цены на перевозки
Доступно качественное услуга по СПП	3	Относительно
Повышение безопасности	5	Возможны улучшения
Снижение риска коррупционных проявлений	2	Относительно

Введение данного варианта регулирования не будет лежать бременем в виде административного барьера и для населения республики. Регламентация процедур выдачи сертификации, в котором детально будут регламентированы процедуры, создадут разнообразие в предложении услуг логистики, цен на перевозки. Граждане также подвергаются влиянию от такого способа регулирования.

Поскольку предлагаемый данный вариант регулирования будет непосредственно затрагивать и интересы населения, ниже приведена таблица оценки регулятивного воздействия для населения страны (Табл. 3).

Таблица 3

Для населения	Шкала оценки (от 1 до 5)	Отрицательные стороны
Обеспеченность логистическими услугами по недорогой цене	5	Относительно
Увеличение количества рабочих мест	1	Не будет сильного эффекта
Доступна качественная услуга	5	Относительно
Повышение безопасности	4	Относительно
Снижение риска коррупционных проявлений	4	Относительно
Благосостояние населения (платежеспособность)	2	Не будет сильного эффекта
Увеличение ассортимента в выборе логистических услуг	1	Относительно

Как видно из вышеприведенных таблиц, для каждой группы стейкхолдеров, будь то государство, бизнес-сообществ или население, не совсем выгодно принятие данного Постановления Правительства Кыргызской Республики. Большую часть стейкхолдеров беспокоит зависимость от решений зарубежных стран. Введение возможности проведения сертификации в зарубежных странах, в котором детально будут регламентированы процедуры не позволяет существенно улучшить ряд показателей, значимых для каждой из указанных групп стейкхолдеров: снижение объема времени, от погрузки на экспорт до доставки в сетевые

магазины; снижение расходов при логистике; увеличение количества рабочих мест.

Рекомендуемое регулирование

После анализа ожидаемых положительных результатов, рекомендуется принятие проекта постановления Правительства Кыргызской Республики «О мерах по реализации Соглашения о международных перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных для этих перевозок, совершенному в городе Женева 1 сентября 1970 года».