**Аналитическая форма по результатам анализа регуляторного воздействия при**

**введении новых и ужесточения регулирования**

**Железнодорожные грузовые внеклассные станции и железнодорожные грузовые станции I и II класса оснащаются электронными железнодорожными весами, работающими в автоматическом режиме, для осуществления взвешивания грузовых вагонов отправляемых со станции, с передачей в онлайн режиме результатов взвешивания в ситуационный центр уполномоченного органа**

(наименование требования/регуляторного инструмента)

В рамках проекта ***законопроект «О внесении изменений и дополнений в***

***некоторые законодательные акты Республики Казахстан***

***по вопросам транспорта»***

     (наименование проекта документа)

Разработчик проекта документа ***Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ШАГ 1: Определение проблемы и цели регулирования** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | | Определение проблемы и причины существования проблемы (текст в произвольной форме не превышающий 3 предложений, необходимо указать целевую группу и причинно-следственную связь) | | | | | | | **Проблема** – В настоящее время отсутствует контроль по соответствию перевозимой массе грузов в железнодорожных вагонах сверх установленных норм.  **Целевая группа** - грузоотправители, осуществляющие погрузку вагонов на подъездных путях. В настоящее время на подъездных путях осуществляют погрузку грузов 15475 грузоотправителей.  **Причинно-следственная связь** –Превышение массы груза в железнодорожном подвижном составе, приводит к износу и неисправности самого подвижного состава при его эксплуатации, а также к неисправностям верхнего строения пути, что в дальнейшем приводит к нарушениям безопасности движения.  Указанные нарушения по превышению массы допускаются грузоотправителями, осуществляющими погрузку грузового подвижного состава на подъездных путях.  Проведение дистанционного мониторинга за их деятельностью, позволило бы пресекать данные нарушения и снизить количество нарушений безопасности движения**.** | | | | | | |
| 2 | | | Существуют ли данные (в цифровом измерении) доказывающие факт существования проблемы и показывающие ее масштаб | | | | | | | Нет \_\_\_ Да ***Х***  (опишите их и приведите их величины)  На балансе АО «НК «Қазақстан темір жолы» имеется **87 вагонных весов** из них **37 электронных** и **50 механических**, часть которых требуют списания 21 единица механических весов, 18 единиц требуют капитального ремонта.  В настоящее время ТОО «КТЖ» - «Грузовые перевозки» проводится работа по защите бюджета – на закуп и монтаж 26 единиц современных устройств вагонных весов.  Имеется и проблема в содержании имеющегося весового оборудования, по механическим весам (рычажные) – в настоящее время не производится, нет запасных частей, комплектующих, имеют большой технический износ. По электронным весам проблема в устаревшем программном обеспечении.  Время взвешивания и дозирование одного вагона в среднем составляет от 20 до 30 минут, в зависимости от проведения маневровой работы, данные затраты оплачиваются грузоотправителем.  На проведение взвешивания груза грузоотправителем подается заявка на перевеску вагона на железнодорожных весах железнодорожной станции, после чего взыскивается сбор за взвешивание груза, при этом суточный оборот вагонов взвешенный на весах перевозчика составляет 50 вагонов, ежемесячный 1187 вагонов, сумма за взвешивание одного вагона без учета маневровой работы составляет 1083 тенге. Маневровые работы составляют 7836 тенге за каждые полчаса работы локомотива, считая неполные полчаса за полные.  По заявкам грузоотправителя за 5 месяцев текущего года взвешено 6937 вагонов.  Суточный и месячный оборот вагонов, проходящих взвешивание на весах грузоотправителей не контролируется, количество весового оборудования по частным грузоотправителям составляет 655 единиц вагонных весов.  Наряду с этим, контрольная перевеска вагонов, взвешенных и дозированных на весовом оборудовании грузоотправителя не проводится, что в дальнейшем может негативно отразится на обеспечении безопасности движения. Так, за 5 месяцев 2021 года контрольная перевеска была проведена только 13096 вагонам, где с перегрузом было установлено 106 вагонов из них 72 вагона с грузом (пшеница, щебень, уголь) и 34 вагона (другие грузы).  По данным АО «НК «Қазақстан темір жолы» учитывая, что в настоящее время взвешивание грузового подвижного состава проводится бесконтрольно, за последние 2019-2020 годы по причине ненадлежащей погрузки грузов, отцеплено от поезда 82 вагона с превышением массы груза (в приграничных пунктах пропуска). В 2019 году 33 случая, где перегруз составил 443 000 килограмм и 49 случаев в 2020 году, где перегруз составил 1 559 150 килограмм. Вместе с тем, экономический ущерб перевозчика только в 2020 году за перевозку груза сверх установленной нормы составил свыше 35 миллионов тенге. Кроме того перевозка груза сверх установленной нормы способствует значительному износу, как верхнего строения пути так и подвижного состава.  В настоящее время по Республике Казахстан парк изношенного грузового подвижного состава 132 тысяч единицы, что составляет 43 %, 3029 км железнодорожных путей требуют капитального ремонта, 1542,3 км эксплуатируется с перепропущенным тоннажем.  Необходимо отметить, что одним из факторов нарушений безопасности движения, является ненадлежащая погрузка грузового подвижного состава, что приводит к неисправности верхнего строения пути и грузового подвижного состава.  В 2020 году по территории Республики Казахстан допущено 9 крушений, 3 аварии, 285 событий, 679 инцидентов, из них 510 транспортных происшествий допущены по причине неисправности верхнего строения пути и подвижного состава.  В тоже время, проведенным мониторингом нарушений безопасности с 2019 года по март 2020 года установлено, что на территории республики допущено 13 фактов излома боковых рам, повреждено 22 вагона (ущерб составил более 47 миллионов тенге), в том числе перевозивших опасные грузы, указанные нарушения допущены на магистральной железнодорожной сети с интенсивным движением пассажирских поездов и благодаря правильным и слаженным действиям работников железнодорожного транспорта позволили избежать столкновений пассажирских поездов с сошедшими вагонами.  Уже в текущем году, во избежание дальнейших негативных последствии, в целях предупреждения дальнейшей угрозы безопасности приказом министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан (далее -Министерство) приняты меры по дальнейшему недопущению эксплуатации на территории Республики Казахстан подвижного состава всех форм собственности укомплектованных литыми деталями тележек 14219, 14220, 14221, 14222, 14223, 14224, 300721, 300722, 300725, 300726, 300726, 300729, 300730, 300731, 300739, 300740, 300741, 300742, 300743, 300744, 300746, 300747, 300748 изготовленными в одной партии плавки с изломавшейся до изъятия из эксплуатации. Учитывая, что изломы боковых рам происходят ежегодно, работа по запрету эксплуатации литых деталей министерством проводится на постоянной основе.  В целом требуется оснащение электронными железнодорожными весами, работающими в автоматическом режиме, для осуществления взвешивания грузовых вагонов отправляемых со станции, с передачей в онлайн режиме результатов взвешивания в ситуационный центр уполномоченного органа 122 железнодорожных станций, а именно 25 внеклассных станций, 41 станций I класса и 56 станций II класса. | | | | | | |
| 3 | | | Какова цель вводимого регулирования | | | | | | | 1. Снижение количества нарушений безопасности движения на магистральной железнодорожной сети Республики Казахстан.  2. Снижение трудозатрат государственных органов, связанных с контрольными мероприятиями.  3. Осуществление бесконтактного мониторинга за эксплуатацией грузового подвижного состава.  4. Оперативное реагирование на нарушения допущенные при эксплуатации вагонов с превышением массы груза.  5. Упрощается сам процесс проводимого обязательного взвешивания подвижного состава грузоотправителем, обеспечение снижения времени на маневровые работы. | | | | | | |
| **ШАГ 2: Альтернативы** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. Определение планируемых для рассмотрения альтернатив (отметьте те варианты, которые уже есть и те альтернативные подходы, которые Вы рассматриваете и анализируете – необходимо выбрать не меньше 3 альтернативных подхода, возможно комбинирование. Для определения альтернатив используйте список возможных вариантов представленный ниже.  1. Действующее регулирование (текущая ситуация, то есть неизменность регулирования) 2. ***Информационная кампания.*** 3. Изменение налогов, субсидий, государственные закупки, торговля квотами, другие рыночные механизмы. 4. Обязательное страхование ответственности. 5. Обязательные маркировки. 6. ***Обязательная отчетность.*** 7. Декларирование, уведомление. 8. Правила деятельности и проверки их исполнения (без разрешительных документов). 9. Разрешительные инструменты. 10. Запреты. 11. Введение сферы государственного контроля и надзора 12. Введение обязательного саморегулирования (далее-СРО) (при выборе данной альтернативы необходимо заполнить форму 1а) 13. ***Иное (на выбор разработчика аналитической формы)*** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Описание планируемых альтернатив (описываются все выбранные альтернативы в произвольной форме с указанием регуляторной конкретики (по списку выше) | | | | | | Альтернатива 1  ***Информационная кампания***  Информирование грузоотправителя о необходимости соблюдения требований Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, в части обязательного определения массы перевозимого груза путем взвешивания на собственных вагонных весах или вагонных весах перевозчика. | | | | | | | | | |
| Альтернатива 2  ***Обязательная отчетность***  Введение обязанности для грузоотправителей и перевозчика по предоставлению отчетности о деятельности по осуществлению перевозок грузов с указанием массы перевозимого груза. | | | | | | | | | |
| Альтернатива 3  ***Иное (на выбор разработчика аналитической формы)***  Оборудовать железнодорожные грузовые внеклассные станции и железнодорожные грузовые станции I и II класса АО «НК «Қазақстан темір жолы» электронными железнодорожными весами, работающими в автоматическом режиме, для осуществления взвешивания грузовых вагонов отправляемых со станции, с передачей в онлайн режиме результатов взвешивания в ситуационный центр уполномоченного органа.  Оснащение грузовых железнодорожных станций электронными железнодорожными весами позволит проводить мониторинг массы перевозимых грузов в онлайн режиме, что в дальнейшем значительно снизит количество транспортных происшествий.  Упрощается сам процесс проводимого обязательного взвешивания подвижного состава грузоотправителем, обеспечение снижения времени на маневровые работы, что экономически выгодно для субъектов частного предпринимательства.  Более того, данная мера позволит полностью исключить вопрос касательно осуществления проверок по массе перевозимых грузов подвижным составом, что позволит снизить нагрузку на предпринимателей.  Кроме того, снизится нагрузка на инспекторов осуществляющих проверку, путем проведения онлайн мониторинга в режиме реального времени, что также позволит оперативно реагировать при установлении факта нарушения перевозки груза сверх установленных норм. | | | | | | | | | |
| **ШАГ 3: Определение воздействия альтернатив** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **3.1. Воздействие на экономическую систему**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на экономическую систему в целом с учетом таких элементов экономической системы как:** **1. Воздействие на свободное перемещение товаров, услуг, капитала и рабочей силы, а также международную торговлю и международные инвестиционные потоки.**  **2. Общие последствия для экономического роста.**  **3. Влияние на занятость, рабочие места.**  **4. Косвенное влияние на отрасли экономики и другое Необходимо спрогнозировать последствия предполагаемого регулирования в произвольной форме** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | **Выгоды** | | | | | | | | | **Издержки** | | | |
|  | Альтернатива 1 | | | Не предполагает воздействия на экономическую систему | | | | | | | | | Не предполагает издержки для государственных и местных исполнительных органов | | | |
|  | Альтернатива 2 | | | Не предполагает воздействия на экономическую систему | | | | | | | | | Не предполагает издержки для государственных и местных исполнительных органов | | | |
|  | Альтернатива 3 | | | Предполагает повышение безопасности на железнодорожном транспорте, снижение трудозатрат на государственные органы, упрощается процесс проводимого обязательного взвешивания подвижного состава грузоотправителем, снижение времени на маневровые работы. | | | | | | | | | Предполагает издержки для Национальной железнодорожной компании на приобретение и установку содержание электронных железнодорожных весов, а также подключения информационной системы к ИАС ТБД государственного органа | | | |
| **3.2. Воздействие на бизнес**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на бизнес с обязательным учетом:** **1. Влияния на производительность и конкурентоспособность предприятий, в том числе на инновации и развитие (при внедрении саморегулирования необходимо оценить возможные сложности входа в бизнес).** **2. Влияния на прибыльность и устойчивость предприятий.** **3. Относительное влияние издержек в зависимости от размера предприятия (является ли относительное влияние издержек для малых предприятий выше, чем для крупных).**  **4. Другое.** **Отдельно монетизируйте и посчитайте издержки для бизнеса согласно с формой 1б** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | **Выгоды** | | | | | | | | **Издержки** | |
|  | Альтернатива 1 | | | | | | нет | | | | | | | | нет | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | |  | | | | | | | | - | |
|  | Альтернатива 2 | | | | | | нет | | | | | | | | нет | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | |  | | | | | | | | - | |
|  | Альтернатива 3 | | | | | | Повышение безопасности движения на железнодорожном транспорте, возможность для перевозчика и грузоотправителя самим контролировать соответствие перевозимой массы груза в вагонах | | | | | | | | Имеются издержки для Национальной железнодорожной компании, с затратами на оборудование и содержание электронных железнодорожных весов и подключения информационной системы к ИАС ТБД государственного органа | |
|  | Издержки для бизнеса по форме 1б | | | | | |  | | | | | | | |  | |
| **3.3 Воздействие на органы государственной власти и общество в целом**  **Проведите в произвольной форме описание выгод и издержек каждой альтернативы при ее воздействии на органы государственной власти и общество в целом с обязательным учетом:** **1. Влияния на риски для здоровья жизни и безопасности (включая экономическую) населения.** **2. Влияния на преступность включая экономическую.**  **3. Возможные коррупционные риски.** **4. Влияния на экологию.** **5. Изменения потребительского выбора.** **6. Изменения розничных цен.** **7. Влияние на информированность потребителей и их защиту.**  **8. Другое.** **Отдельно монетизируйте и посчитайте издержки на администрирование регулирования согласно с формой 1в** | | | | | | | | | | | | | | | | |
|  |  | | | | | | | **Выгоды** | | | | | | **Издержки** | | |
|  | Альтернатива 1 | | | | | | | Обеспечение частичного снижения количества транспортных нарушений | | | | | | Увеличение нагрузки на государственные органы ввиду проведения контроля за деятельностью грузоотправителя и перевозчика | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | |  | | | | | |  | | |
|  | Альтернатива 2 | | | | | | | Обеспечение частичного мониторинга по вопросу соответствия перевозимой массы груза в вагонах | | | | | | Увеличение нагрузки на государственные органы ввиду обязательной отчетности, усиления мониторинга и контроля за деятельностью грузоотправителя и перевозчик | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | |  | | | | | |  | | |
|  | Альтернатива 3 | | | | | | | Предполагает положительное влияние на обеспечение безопасности движения на железнодорожном транспорте, осуществление бесконтактного мониторинга по вопросу соответствия перевозимой массы груза вагонах, снижение трудозатрат государственных органов | | | | | | нет | | |
| Издержки на администрирование по форме 1в | | | | | | |  | | | | | | - | | |
| **ШАГ: 4 Выбор наиболее оптимальной регуляторной альтернативы** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Определение баллов 5-ти бальной системы оценки результативности регулирования 5 – поставленная задача решается полностью (проблема больше существовать не будет); 4 – поставленная задача решается почти полностью (все важные части проблемы существовать не будут); 3 – поставленная задача решается частично (проблема значительно уменьшается, самые критичные аспекты проблемы существовать не будут); 2 – поставленная задача решается в некоторых аспектах (некоторые важные и критические аспекты проблемы продолжат существовать); 1 – поставленная задача не решается (проблема продолжит существовать)\*. | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Рейтинг по результативности (достигаемости задач в решении проблемы)** | | | | | | **Бал результативности**  **(5-ти бальная система)** | | | **Объяснение присвоения соответствующего балла** | | | | | | | |
| Альтернатива 1 | | | | | | ***2*** | | | отсутствие эффекта от информирования грузоотправителя о необходимости соблюдения требований Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом ввиду отсутствия мер административного наказания, а также дополнительные материальные и временные затраты для грузоотправителя | | | | | | | |
| Альтернатива 2 | | | | | | ***2*** | | | отсутствие эффекта от предоставления обязательной отчетности грузоотправителями и перевозчиками о деятельности по осуществлению перевозок грузов с указанием массы перевозимого груза ввиду отсутствия контроля достоверности предоставляемой информации, что послужит причиной скрытия информации о провозе груза с превышением допустимых нормативов. | | | | | | | |
| Альтернатива 3 | | | | | | ***3*** | | | снижение количества нарушений безопасности движения, снижение трудозатрат государственных органов, связанных с контрольными мероприятиями, осуществление бесконтактного мониторинга за эксплуатацией грузового подвижного состава, оперативное реагирование на нарушения, допущенные при эксплуатации вагонов с превышением массы груза. | | | | | | | |
| **Рейтинг по эффективности, в зависимости от нагрузки на субъект бизнеса** | | | | | **Выгоды (итог)** | | | | | | | **Издержки (итог)** | | | | | |
| Альтернатива 1 | | | | | нет | | | | | | | отсутствие эффекта от информирования грузоотправителя о необходимости соблюдения требований Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом ввиду отсутствия мер административного наказания, а также дополнительные материальные и временные затраты для грузоотправителя | | | | | |
| Альтернатива 2 | | | | | нет | | | | | | | отсутствие эффекта от предоставления обязательной отчетности грузоотправителями и перевозчиками о деятельности по осуществлению перевозок грузов с указанием массы перевозимого груза ввиду отсутствия контроля достоверности предоставляемой информации, что послужит причиной скрытия информации о провозе груза с превышением допустимых нормативов. | | | | | |
| Альтернатива 3 | | | | | снижение количества нарушений безопасности движения, снижение трудозатрат государственных органов, связанных с контрольными мероприятиями, осуществление бесконтактного мониторинга за эксплуатацией грузового подвижного состава, оперативное реагирование на нарушения, допущенные при эксплуатации вагонов с превышением массы груза. | | | | | | | Имеются издержки для Национальной железнодорожной компании, с затратами на оборудование и содержание электронных железнодорожных весов и подключения информационной системы к ИАС ТБД государственного органа | | | | | |
| **Выбор наилучшей альтернативы (производится на основании сопоставления данных двух предыдущих таблиц) с определением возможных рисков и механизма реализации** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Рейтинг** | | | | | | **Возможные риски и непредвиденные последствия** | | | | | | **Механизм реализации предлагаемого**  **регулирования** | | | | | |
| Альтернатива ***3***  Рекомендуемая | | | | | | ***Риски смещения параметров калибрования, влекущие предоставление в ситуационный цент уполномоченного органа искаженных данных по весу грузовых вагонов.*** | | | | | | 1. Сроки и этапы внедрения ***36 месяцев в 2 этапа***.  ***1-этап: внесение изменений в Закон РК «О железнодорожном транспорте»  (12 месяцев)***  ***2-этап:* приобретение и установка Национальной железнодорожной компанией электронных железнодорожных весов, а также подключение информационной** **системы к ИАС ТБД государственного органа  (24 месяцев)**  2. Уполномоченный орган, ответственный за  внедрение регулирования и осуществления оценки достижения поставленных индикаторов  ***Министерство индустрии и инфраструктурного развития РК****.* | | | | |
| **ШАГ 5: Индикатор оценки** | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | | Определите индикаторы и рекомендуемые изменения в системы сбора и анализа информации для более полного мониторинга (возможные индикаторы и что надо сделать чтоб они стали измеряемы) и указать источники информации, на основании которых будет осуществляться оценка достижения заявленного индикатора | | | | | | | | | ***Снижение количества*** нарушений, допущенных при эксплуатации вагонов с превышением массы груза  *(источник информации - Министерство индустрии и инфраструктурного развития, Министерство внутренних дел РК)* | | | | |  |
| 2 | | Рекомендуемая периодичность измерения индикаторов (не менее 3 лет, не более 5 лет, а при введении СРО - 3 года) | | | | | | | | | ***Один раз в три года*** | | | | |  |
| 3 | | Планируемое изменение данных, указанных в пункте 2 шага 1 «данные доказывающие факт существования проблемы и показывающие ее масштаб», в цифровом измерении, показывающих возможные изменения масштаба проблемы после введения регулирования (в описании укажите временные рамки планируемых изменений) | | | | | | | | | Нет \_\_\_\_ Да ***Х*** Если  Да –  приведите их  ***Ежегодное снижение*** ***износа грузового подвижного состава, железнодорожных путей, количества транспортных происшествий с участием грузового подвижного состава*** | | | | |  |

\* – присвоение балла 1 означает, что вариант выбран неправильно и его не следует рассматривать вообще

      Подпись \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_            дата «\_\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

форма 1б**Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 1**

Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки |  | ***Х*** |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений |  | ***Х*** |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) |  | ***Х*** |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) |  | ***Х*** |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) |  | ***Х*** |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | | Разовые инвестиции | | | | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | Итого |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** | | Нет | | | | Нет |  |
| Расходы за 5 лет | | Нет | | | | Нет |  |
| Таблица 2 | | Расходы на экспертизы и заключения | | | | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | Итого |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** | | Нет | | | | Нет |  |
| Расходы за 5 лет | | Нет | | | | Нет |  |
| Таблица 3 | Государственные пошлины | | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | Итого |
| **Периодическая отчетность государству** | Нет | | Нет | | | |  |
| Расходы за 5 лет | Нет | | Нет | | | |  |
| Таблица 4 | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | | Итого |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** | Нет | | | | Нет | |  |
| Расходы за 5 лет | Нет | | | | Нет | |  |
| Таблица 5 | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | | | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | Итого |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** | Нет | | | Нет | | |  |
| Расходы за 5 лет |  | | |  | | |  |

Данные Таблиц 1-5 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются 0 тенге   
 Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов

предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы 0 тенге

форма 1б **Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 2**

Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки |  | ***Х*** |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений |  | ***Х*** |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) | ***Х*** |  |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) | ***Х*** | ***Х*** |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) |  | ***Х*** |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | | Разовые инвестиции | | | | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | Итого | | | |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** | | Нет | | | | Нет |  | | | |
| Расходы за 5 лет | | Нет | | | | Нет |  | | | |
| Таблица 2 | | Расходы на экспертизы и заключения | | | | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | | | Итого | |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** | | Нет | | | | Нет | | |  | |
| Расходы за 5 лет | | Нет | | | | Нет | | |  | |
| Таблица 3 | Государственные пошлины | | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | | Итого | | |
| **Периодическая отчетность государству** | Нет | | Нет | | | | |  | | |
| Расходы за 5 лет | Нет | | Нет | | | | |  | | |
| Таблица 4 | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | | | Итого | | |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** |  | | | |  | | |  | | |
| Расходы за 5 лет | Нет | | | | Нет | | |  | | |
| Таблица 5 | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | | | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | | | Итого |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** | Нет | | | Нет | | | | | |  |
| Расходы за 5 лет | Нет | | | Нет | | | | | |  |

Данные Таблиц 1-5 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются 0 тенге   
 Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов

предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы 0 тенге

форма 1б **Расчет издержек для бизнеса (монетизация) – Альтернатива 3**

Какие регуляторные действия предполагает использование альтернативы?

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Да | Нет |
| Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала, иные необходимые неадминистративные издержки | ***Х*** |  |
| Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений | ***Х*** |  |
| Периодическая отчетность государству (или увеличение отчетности) | ***Х*** |  |
| Становление субъектом специализированных государственных проверок (или ужесточение существующего режима проверок или санкций) | ***Х*** |  |
| Получение справок и разрешений от государственных органов |  | ***Х*** |
| Иное (определить) затраты Национальной железнодорожной компании на оборудование и содержание электронных железнодорожных весов и подключения информационной системы к ИАС ТБД государственного органа | ***Х*** |  |

Расчет издержек на одно среднестатистическое предприятие субъект регулирования

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Таблица 1 | | | Разовые инвестиции | | | | | Расходы на тех обслуживание, поддержание (в год) | Итого | | | | | | |
| **Инвестиции в средства производства, изменения помещений, лаборатории, обучение персонала** | | |  | | | | |  |  | | | | | | |
| Расходы за 5 лет | | |  | | | | |  |  | | | | | | |
| Таблица 2 | | | Расходы на экспертизы и заключения | | | | | Периодическое обслуживание третьими лицами (в год) | | | Итого | | | | | |
| **Необходимость использования третьих лиц для независимых экспертиз, оценок, заключений** | | |  | | | | |  | | |  | | | | | |
| Расходы за 5 лет | | |  | | | | |  | | |  | | | | | |
| Таблица 3 | | Государственные пошлины | | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | | | Итого | | | | | |
| **Периодическая отчетность государству** | |  | |  | | | | | |  | | | | | |
| Расходы за 5 лет | |  | |  | | | | | |  | | | | | |
| Таблица 4 | | Цена затраты рабочего времени на работу с проверяющими (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | | Вероятностные штрафные санкции (цена штрафа умножается на вероятность его наложения) в год | | | Итого | | | | | |
| **Государственные проверки (специализированные по альтернативе)** | |  | | | | |  | | |  | | | | | |
| Расходы за 5 лет | |  | | | | |  | | |  | | | | | |
| Таблица 5 | | Государственные пошлины, другие прямые выплаты за документы | | | | Цена затраты рабочего времени на их получение (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | | | | | | Итого | | | |
| **Получение разрешений, иных государственных документов** | | Комиссионный сбор банка | | | | Нет | | | | | |  | | | |
| Расходы за 5 лет | |  | | | | Нет | | | | | |  | | | |
| Таблица 6 | Затраты на оборудование транспортного средства аппаратурой спутниковой навигации | | | | Затраты на содержание аппаратуры спутниковой навигации и услуги сотовых операторов | | | | | | | | | Итого | |
| **Иное (определить)**  ***затраты Национальной железнодорожной компании на оборудование и содержание электронных железнодорожных весов и подключения информационной системы к ИАС ТБД государственного органа*** | **Средняя стоимость комплекта железнодорожных весов с установкой** – 23 540 000 тг | | | | **Средняя стоимость услуг по обслуживанию 1-ой единицы железнодорожных весов в месяц** – 166 666,7 тг  166 666,7 \* 12 мес. = 2 000 000,4 тг | | | | | | | | 23 540 000 +  2 000 000,4 =  25 540 000,4 тг  в 1-ый год | |
| Расходы за 5 лет |  | | | |  | | | | | | | | 2 000 000,4\*5 + 23 540 000 =  33 540 000,4 тг | |

Данные Таблиц 1-6 (расходы за 5 лет в колонках «Итого») суммируются 33 540 000,4 тенге   
Данная величина умножается на количество предприятий (субъектов предпринимательства), которые являются субъектами этой альтернативы: 122 субъектов \* 33 540 000,4 = **4 091 880 048,8 тенге**

Количество железнодорожных грузовых внеклассных станций и железнодорожных грузовых станций   
I и II класса **– 122.**

Таким образом расходы на оснащение железнодорожными весами и содержание в надлежащем состоянии одной станции в течение 5 лет составляет **33 540 000,4 тг.**

**Альтернатива 1.** Информирование грузоотправителя о необходимости соблюдения требований Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом, в части обязательного определения массы перевозимого груза путем взвешивания на собственных вагонных весах или вагонных весах перевозчика.

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | 1. ***Цена затраты КТ МИИР:***   *150 000 – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *150 000/21 = 7143 стоимость одного дня*  *0,2 – в среднем уходит 1/5 рабочего дня у специалиста КТ МИИР на мониторинг и взаимодействие с МИО по информированию перевозчиков*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *7143 х 0,2 х 21 х 12 мес = 360007 тг*   1. ***Цена затраты 17 МИО:***   *100 000 – средняя ЗП специалиста МИО*  *100 000/21 = 4762 стоимость одного дня*  *0,2 – в среднем уходит 1/5 рабочего дня у специалиста МИО*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *4762 х 0,2 х 21 х 12 мес. =* 240 005 тг  240 005 х 17 МИО = 4 080 085 тг  **Итого:** 360007+408085 = 4 440 092 тг | 4 440 092 тг |
| Проведение проверок |  |  |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить) |  |  |
| Итого за 5 лет |  | 22200460 тг |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ Нет ***Х***Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_

**Альтернатива 2. Введение обязанности для грузоотправителей и перевозчика по предоставлению отчетности о деятельности по осуществлению перевозок грузов с указанием массы перевозимого груза**

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | 1. ***Цена затраты КТ МИИР:***   *150 000 – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *150 000/21 = 7143 стоимость одного дня*  *0,2 – в среднем уходит 1/5 рабочего дня у специалиста КТ МИИР на мониторинг и взаимодействие с грузоотправителями и перевозчиками по отчетности*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *7143 х 0,2 х 21 х 12 мес = 360007 тг*   1. ***Цена затраты одного грузоотправителя или перевозчика:***   *100 000 – средняя ЗП работника грузоотправителя или перевозчика*  *100 000/21 = 4762 стоимость одного дня*  *0,2 – в среднем уходит 1/5 рабочего дня у работника грузоотправителя или перевозчика*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *4762 х 0,2 х 21 х 12 мес. =* 240 005 тг  240 005 х 17 МИО = 4 080 085 тг  **Итого:** 360007+408085 = 4 440 092 тг | 4 440 092 тг |
| Проведение проверок |  |  |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить) |  |  |
| Итого за 5 лет |  | 22200460 тг |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ Нет ***Х***Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_

**Альтернатива 3. Оборудовать железнодорожные грузовые внеклассные станции и железнодорожные грузовые станции I и II класса АО «НК «Қазақстан темір жолы» электронными железнодорожными весами, работающими в автоматическом режиме, для осуществления взвешивания грузовых вагонов отправляемых со станции, с передачей в онлайн режиме результатов взвешивания в ситуационный центр уполномоченного органа.**

форма 1в **Расчет издержек на администрирование регулирования**  
**для государственных органов (монетизация)**

Какие действия предполагает использование альтернативы?   
Если альтернатива предполагает работу нескольких государственных органов, Таблица 1 заполняется по каждому из них отдельно с указанием государственного органа

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Таблица 1 | Цена затраты рабочего времени (человеко дни умножить на зарплату по квалификации) в год | Итого |
| Получение и анализ отчетности | 1. ***Цена затраты КТ МИИР:***   *150 000 – средняя ЗП специалиста КТ МИИР*  *150 000/21 = 7143 стоимость одного дня*  *0,2 – в среднем уходит 1/5 рабочего дня у специалиста КТ МИИР на мониторинг и взаимодействие с грузоотправителями и перевозчиками по отчетности*  *21 – количество рабочих дней в месяц*  *7143 х 0,2 х 21 х 12 мес = 360007 тг*   1. ***Цена затраты одного грузоотправителя или перевозчика:***   *1083 – тариф за взвешивание 1 вагона;*  *7836 – тариф за каждые 30 минут маневровой работы локомотива (среднее время на взвешивание 1 вагона) при взвешивании вагона;*  *1187 – месячный оборот вагонов, ед.;*  *(1083 + 7836) х 1187 х 12 мес. = 127 042 236* тг.  ***Итого:*** *360007+127 042 236 = 127 402 243 тг.* |  |
| Проведение проверок |  |  |
| Выдача разрешений |  |  |
| Иные формы контроля (определить) |  |  |
| Итого за 5 лет |  | 637 011 215 тг. |

Предполагает ли альтернатива создание нового государственного органа, либо нового структурного подразделения существующего органа Да \_\_\_\_ Нет ***Х***Если да – определите полный планируемый годовой бюджет нового органа или структурного подразделения \_\_\_\_ х5 = \_\_\_\_\_

Выполнение мониторинга по данной альтернативы предусмотрено действующим ситуационным центром МИИР РК, дополнительное выделение штатной численности не требуется.