

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ  
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т  
МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Нұр-Сұлтан, Парламент Мәжілісі  
20 \_\_ ЖЫЛҒЫ « \_\_ » \_\_\_\_\_  
№ \_\_\_\_\_

*Оглашен 3 ноября 2021 года*

010000, Нур-Султан, Мажилис Парламента  
« \_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_ года

**Первому Заместителю  
Премьер-Министра  
Республики Казахстан  
Смаилову А.А**

## ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

**Уважаемый Алихан Асханович!**

В Демократическую партию «Ак жол» продолжают обращаться десятки компаний, пострадавших от проблем с прохождением грузов на казахско-китайской границе.

Эти вопросы наша фракция, в частности, поднимала в депутатском запросе от 24 сентября 2021 года.

В полученном ответе отмечено, что ситуация взята на контроль Правительством, проведены переговоры с китайской стороной. В результате принятых мер, с 21 октября т.г. грузообмен возобновился, увеличилось количество отправляемых в Казахстан вагонов. При этом, проблема с **автоперевозками** не разрешена, на таможенном пункте «Нур жолы» из Казахстан в Китай ожидают очереди 10 366 автотранспортных средств.

Для казахстанских перевозчиков эта проблема крайне болезненна, о 50-километровых очередях фур на китайской границе наша фракция обращалась в Правительство с лета прошлого года. А воз, точнее, фуры – и ныне там.

Увеличение ж/д перевозок не решает проблему срыва поставок: как следует из обращения предпринимателей, объем грузов для Казахстана, накопившихся на территории Китая, составляет более 8-ми тысяч контейнеров, транспортировка которых даже с учетом достигнутых соглашений, растянется еще на год.

И это без учёта новых объемов груза.

В этой связи, казахстанские перевозчики предлагают, как одну из мер, снизить квоту на транзит грузов в другие страны, хотя бы в пропорции 1 к 4 (1 контейнер на Казахстан против 4-х транзитных контейнеров).

Возможно, такая мера будет противоречить Соглашению об организации контейнерных поездов в сообщении «Китай-Европа» от 2017 года, но в сложившейся ситуации Казахстан вынужден отстаивать свои национальные интересы.

Другой проблемой является рост тарифов на услуги по транспортировке, что отражается на стоимости товаров и влияет на инфляцию.

Так, услуги перегруза на китайской стороне выросли до 150 000 юаней за 1 автотранспортное средство, что превышает даже самую стоимость перевозки.

Для сравнения, исторически стоимость перевозки фуры на Хоргосе складывалась от 1200 до 5000 долларов США, а в данный момент выросла 28 тыс. долл. США.

На железнодорожном транспорте из-за дефицита контейнеров стоимость покупки контейнеров выросли с 1950 долларов до 7500 долларов США. Стоимость отправки груженого 40 тонного контейнера из КНР изменилось с 3100 долларов в августе 2020 года до 13000 долларов США в сентябре 2021 года.

Кроме того, из-за затяжного коллапса автоперевозок (с прошлого года) и ж/д перевозок в текущем году, многие предприятия несут прямые убытки, связанные со срывом договоров на производство или поставку связанной продукции. Это влечёт не только потерянную прибыль, но и штрафные санкции со стороны партнёров, а также банков из-за просрочки по кредитам. По информации обратившихся компаний, их убытки доходят от нескольких десятков миллионов - до 1 млрд. тенге. Для исполнителей госзаказа и квазигоссектора ситуация также чревата попаданием в список недобросовестных поставщиков и лишением права на участие в госзакупках в будущем, без какой-либо вины с их стороны.

Сегодня Внешнеторговая палата НПП уже выдает пострадавшим участникам ВЭД свидетельства о форс-мажорных обстоятельствах по данной ситуации. Получение такого свидетельства связано с необходимостью сбора доказательств и документов самими предпринимателями, а также уплатой сборов.

Однако, согласно ст. 374 ГК, данное признание не освобождает предприятия от финансовых и банковских обязательств, а между тем, они составляют основную проблему.

В этой связи считаем необходимым не просто выдавать свидетельство о форс-мажоре, а принять конкретные дополнительные меры поддержки бизнеса.

На основании вышеизложенного, депутатская фракция «Ак жол» считает необходимым:

1) Признать ситуацию форс-мажором, предоставить отсрочки по погашению кредитов для предприятий на срок форс-мажора с пролонгацией кредитных договоров для сохранения равномерной долговой нагрузки в период восстановления платежеспособности.

2) Учитывая проблемы, создавшиеся по перевозкам на железнодорожном транспорте, решить вопрос с Правительством КНР об увеличении пропускной способности автомобильных переходов.

3) Освободить бизнес от необходимости сбора доказательств, при предоставлении свидетельства о форс-мажоре НПП «Атамекен» по данной общеизвестной ситуации.

4) Снизить стоимость свидетельства о форс-мажоре НПП «Атамекен» до 15 МРП независимо от суммы просроченных обязательств.

5) Утвердить нулевую ставку импортной пошлины при таможенной очистке клеток, применяемых для перегруза грузов на территории РК или добиться от КНР возможности применять данные клетки, как многооборотной тары по аналогии с контейнерами.

**С уважением,  
Депутаты фракции  
«Ак жол»**

**Д. Еспаева**

**А. Перуашев**

**А. Абильдаев**

**Е. Барлыбаев**

**Б. Дюсембинов**

**Е. Ерубаяев**

**А. Жумабаева**

**Қ. Иса**

**А. Линник**

**Е. Өмірғали**

**М. Раманкулов**

**Г. Хамзин**

Исп: Хаматханова Р.Ф  
Тел: 74 63 64