

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 «__» _____
№ _____

010000, Нұр-Сұлтан, Мажилис Парламента
«__» _____ 20 __ года

Оғлашен 2 марта 2022 года

**Министру индустрии и
инфраструктурного развития
Республики Казахстан
Ускенбаеву К.А.**

ДЕПУТАТСКИЙ ЗАПРОС

Уважаемый Каирбек Айтбаевич!

Наша партия на регулярной основе поднимает проблемные вопросы предпринимателей, осуществляющих свою деятельность посредством и благодаря железнодорожным грузоперевозкам.

Так, после распада СССР железнодорожная линия Луговая- Бишкек- Балыкчи протяженностью 322 километра была разделена на 2 участка: При этом, участок дороги от станции Луговая до станции Шалдовар (фактическая граница с КР 61 км.), несмотря на территориальную принадлежность к Казахстану, передан в ведение Кыргызской железной дороги, обнесенный с двух сторон ограждением и под охраной пограничников.

Еще в 1993 году страны-участницы СНГ подписали Тарифное соглашение по железнодорожным перевозкам, согласно которому валютой тарифа признан швейцарский франк. Однако, с ростом курса швейцарского франка росли и тарифы Кыргызских железных дорог, становясь все более невыгодными для казахстанской стороны. К примеру, экспортный тариф на перевозку 1 крытого вагона или хопра от станции Мерке до станции Луговая, протяженностью 42 км, ровно в полтора раза дороже по аналогичному маршруту тарифа КТЖ.

На этой территории множество хлебоприемных пунктов, Меркенский сахарный завод, развито бахчеводство, в особенности производство сахарной свеклы. И они вынуждены мириться с применяемыми экспортными тарифами за железную дорогу, проходящую по их земле и от этого повышается себестоимость продукции, а конкурентоспособность падает.

Десятки крестьянских хозяйств, находящиеся на приграничной территории вынуждены ежегодно за бесценок отдавать выращенные зерновые в

Кыргызстан, тогда как имеется возможность выгодно продать их в другие регионы и страны по более приемлемым ценам.

Аналогичная ситуация складывается и у ТОО «Меркенский сахарный завод», доля производимой продукции которого составляет 86% от общего промышленного производства всего Меркенского района. ТОО завозит сырье по железной дороге, переплачивая за каждый вагон на кыргызском участке дороги порядка 100 тыс. тенге, при ежегодном обороте 1,5 тыс. вагонов. Из-за невыгодных тарифов также страдают хлебоприемные пункты, поскольку изначально, с советских времен при строительстве ХПП, вся ее деятельность была привязана к железной дороге.

Чтобы продать зерно на 10 тенге дорожке приходится нанимать автотранспорт и везти его на ХПП до станции Малдыбай, а это 120 км дополнительного пути, расходуя значительную часть прибыли на перевозку.

Аналогичная проблема с тарифами наблюдается и на других участках принадлежащих железнодорожным администрациям других стран.

Например, южно-уральская железная дорога проходит через Северо-Казахстанскую область, где действуют экспортные тарифы.

Помимо этого, еще один участок железнодорожной магистрали, где мы вынуждены применять завышенные экспортные тарифы – это дорога Актобе — Уральск. Между тем, на этих участках расположено множество отечественных предприятий, элеваторов. По ним проводится доставка ГСМ, строительных материалов и других грузов.

В такой ситуации страдают и предприниматели, население и бюджет, вынуждены переплачивать за транзит грузов по собственной территории.

В связи с вышеизложенным, уважаемый Каирбек Айтбаевич, просим провести работу по устранению указанных проблем.

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

**А.Линник
А. Перуашев
Д.Еспаева
Б.Дюйсенбинов
А.Абильдаев
Е.Барлыбаев
С.Ерубаяев
А.Жумабаева
К.Иса
Е.Өмірғали
М.Раманқұлов
Г. Хамзин**

*Исп. Садыков И.
т. 74-63-92*