

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ  
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ

Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т

МАЖИЛИСА ПАРЛАМЕНТА  
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі  
20 \_\_ жылығы «\_\_» \_\_\_\_\_  
№ \_\_\_\_\_

010000, Астана, Мажиліс Парламента  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 20 \_\_ года

Оглашен 14 февраля 2024 года

Премьер-Министру  
Республики Казахстан  
Бектенову О.А.

### Депутатский запрос

Уважаемый Олжас Абаевич!

*Наш депутатский запрос касается установления повышающих коэффициентов к тарифу магистральной железнодорожной сети (далее - МЖС) для экспортных перевозок.*

В своем Послании народу Казахстана Глава государства отметил, что «в условиях нарастающей глобальной конкуренции и переориентации товарных потоков, особое значение обретает сбытовая политика».

Одной из мер стимулирования экспорта во всех странах является государственное регулирование тарифов на услуги грузовых железнодорожных перевозок, в том числе с применением льготных тарифов.

В нашей же стране мы наблюдаем лишь только динамику повышения тарифов национальным перевозчиком АО «НК «Қазақстан темір жолы» (далее - КТЖ). С 2016 года железнодорожные тарифы на перевозки грузов в Казахстане выросли более чем в 2 раза. Только в 2023 году железнодорожные тарифы на перевозки грузов повышались **трижды** (МЖС с 1.01.2023 на **5%**, МЖС с 27.04.2023 на **28,4%**, локомотивная тяга с 06.11.2023 на **11,4%**). В 2024 году состоялось повышение на МЖС на **5%**, дополнительно заявлено повышение тарифа на локомотивную тягу на **35%**.

Но поданная в Комитет по регулированию естественных монополий Министерства национальной экономики заявка КТЖ на рост ценовых пределов на услуги МЖС (повышающие коэффициенты к утвержденным тарифам) для экспортных перевозок – в **3,89** раза в 2024 году, и в **4,42** раза в 2025 году, вызывает глубокую обеспокоенность отечественных экспортеров и создает им высокие риски снижения конкурентоспособности, потери рынков сбыта и остановки их производств, что прямо противоречит задачам, которые озвучил Президент в своем Послании.

Учитывая, что в общем тарифе на ЖД перевозки МЖС занимает в среднем 60%, его увеличение приведет к увеличению общего тарифа в 2,3-2,7 раза! Это даже не процентное увеличение, а кратное!

Подача заявки на повышающие коэффициенты стала возможной благодаря введению в действие Приказа Министра национальной экономики №179 от 27 ноября 2023 года, « О внесении изменений и дополнений в Приказ Министра национальной экономики РК от 19 ноября 2019 года №90 «Об утверждении Правил формирования тарифов» , где в ст. 646 добавлен пп.4, позволяющий КТЖ применять повышающий коэффициент **с целью «получения доходов для возврата основного долга по привлеченным кредитным ресурсам для реализации мероприятий, направленных на расширение, модернизацию, реконструкцию, обновление действующих активов, создание новых активов, непосредственно используемых в технологическом цикле предоставления регулируемых услуг, обеспечение энергосбережения и повышения энергоэффективности и повышения качества предоставляемых услуг, не учтенных в составе тарифа».**

Такая норма Приказа по сути **противоречит** ст. 26 Конституции РК «Монополистическая деятельность регулируется и ограничивается законом» и пп.1 п.2 ст.16 Закона «О естественных монополиях», где затратный метод тарифного регулирования предусматривает ограничение видов и размеров затрат, учитываемых в тарифе, с учетом их экономической обоснованности.

Согласно сведений КТЖ в поданной заявке на установление максимальных индексов к тарифам МЖС, предполагается получить доход от МЖС по экспортных перевозкам с учетом повышающего коэффициента в размере 535 075 511 тыс.тенге, вместо 137 027 972 тыс.тенге, заявленных при утверждении основного тарифа МЖС. За счет этого дохода предполагается погашение основного долга в размере **179 631 766 тыс.тенге.**

Почему отечественные экспортеры должны принимать на себя обязательства по кредитным ресурсам КТЖ, не учтенных в составе тарифа? Если погашение основного долга не включено в тариф, значит оно не связано с целевой деятельностью? Как Правительство контролирует кредитную нагрузку национального перевозчика, в том числе привлечение заемных средств, которые потом оказываются неучтенными в тарифах и их последующее погашение? Прошу предоставить информацию о целевом использовании кредитных ресурсов, не связанных с целевой деятельностью, и о реализации этих проектов, на которые были привлечены эти заемные средства.

Логика столь кратного повышения тарифов выглядит довольно странно ввиду последних заявлений руководства КТЖ о четырехкратном росте прибыли компании за предыдущий год к уровню 2022 года, а также о принятых решениях о предоставлении скидок на транзит грузов иностранных отправителей по территории Казахстана на 2024 фрахтовый год, направленные КТЖ-Грузовые перевозки всем железнодорожным администрациям в декабре 2023 года.

При этом предусмотренные в вышеуказанном приказе механизмы предоставления скидок к предельному уровню тарифов **по заявлению потребителей** создают основу для еще большей коррупционной деятельности Национальной железнодорожной компании, так как руководство КТЖ получает право решать судьбу экспорта той или иной отрасли экономики.

Считаем, что пп.4 ст.646 Приказа и другие его нормы, регулирующие применение предельных индексов, приняты МНЭ при полном отсутствии расчетов влияния последствий для грузоотправителей и экономики РК, без учета позиций НПП и бизнеса. Перед принятием вышеуказанных правил как проводился расчет

15.02.2024, ЕСЭДО ГО (версия 7.23.0)

возможного воздействия на экономику и была ли сделана экспертиза на наличие коррупционных рисков?

Просим Правительство рассмотреть возможность приостановить действие Приказа Министра национальной экономики №179 от 27 ноября 2023 года, «О внесении изменений и дополнений в Приказ Министра национальной экономики РК от 19 ноября 2019 года №90 «Об утверждении Правил формирования тарифов» до проведения полного анализа воздействия этих норм и целесообразности их применения.

Непрозрачность процессов КТЖ между перевозочными функциями и функциями Национального оператора инфраструктуры, бесконтрольное наращивание кредитной нагрузки, непрогнозируемое для бизнеса повышение тарифов, закрытость стратегических планов, а также запланированное на 2025 год ввод КТЖ на IPO усугубляют ситуацию с обеспечением экономики страны качественными железнодорожными услугами, повышают риски не вывоза казахстанской продукции, дестимулируют привлечение инвесторов и новых грузопотоков на вновь создаваемые объекты инфраструктуры.

В этой связи в очередной раз обращаем внимание Правительства на необходимость скорейшего реформирования КТЖ путем отделения функций национального перевозчика от функций Национального оператора инфраструктуры (МЖС) с передачей компетенции управления Национальным оператором инфраструктуры в ведение Министерство транспорта РК.

**Уважаемый Олжас Абаевич!**

В связи с вышеизложенным:

1 Считаю необходимым приостановить действие Приказа Министра национальной экономики №179 «Об утверждении Правил формирования тарифов».

2 В целях создания равных возможностей участникам грузоперевозок необходимо реформирование КТЖ путем отделения функций национального перевозчика от функций Национального оператора инфраструктуры (МЖС) с передачей компетенции управления Национальным оператором инфраструктуры в ведение Министерства транспорта РК.

С уважением,  
**«Қазақстанның Еңбек Ері»,**  
член фракции партии «Аманат»

член фракции  
**Общенациональной социал-  
демократической партии**

**М. Искандиров**

**А. Сагандыкова**