**Депутатский запрос Еспаевой Д.М.**

**Заместителю Премьер-министра – Министру иностранных дел**

**Республики Казахстан Тлеуберди М.Б.,**

**министру торговли РК Султанову Б.Т.,**

**министру индустрии и инфраструктурного развития Атамкулову Б.Б.**

В депутатскую фракцию ДПК «Акжол» поступают обращения предпринимателей о проблемах с перемещением грузов через границу с КНР.

 Ссылаясь на сложную эпидемиологическую ситуацию, китайская сторона приостановила железнодорожные рейсы в Казахстан через переходы Хоргос-Алтынколь и Алашанькоу-Достык. В результате чего на границе с Китаем простаивает около пяти тысяч товарных контейнеров. Если раньше срок поставки составлял около 25 дней, то сейчас эти сроки срываются до неопределенности. Стоимость перевозки одного контейнера жд путем из материковой части КНР до РК в течение года увеличилась в 4-5 раза, а авто перевозки в 5-6 раз. По предварительным данным, на текущий момент казахстанский бизнес уже понёс убытков около 170 млрд. тенге.

 По информации ОЮЛ Ассоциация «Масложировой союз Казахстана», на данный момент из-за карантинных ограничений полностью остановлен транзит китайской стороной с порта Циндао. На сегодняшний день в порту находятся контейнеры с пищевым сырьем, прибывшие туда для транзита в Республику Казахстан еще в апреле 2021 года. Аналогичная ситуация и у других экспедиторских компаний. Сложившаяся ситуация остро влияет как на дефицит сырья для отечественных производителей, так и на вывод из оборота значительных денежных средств, т.к. товар оплачен, но не доставлен. Производители вынуждены дополнительно брать кредиты для закупа сырья взамен застрявшего в Китае. А это однозначно отражается на себестоимости продукции и конечной стоимости для потребителя.

 Все эти издержки можно было бы отнести в целом на ситуацию с пандемией и связанной с этим ограничением транзита, но парадокс заключается в том, что транзит с Китая ограничен именно для Казахстана.

Несмотря на то, что приостановлены железнодорожные рейсы в Казахстан, в то же время, из того же Китая через Казахстан, но в Европу – транзит открыт. Более того, грузопоток по железной дороге из Китая в Европу значительно растет. Для контейнеров, идущих в Европу на вышеуказанных погранпереходах ж/д платформы предоставляются в первую очередь, а контейнеры для казахстанских грузовладельцев вынуждены простаивать месяцами.

Сложилась парадоксальная ситуация, когда импортеры вынуждены заказывать доставку грузов в объезд территории РК, т.е перевозку морем до портов Европы с КНР, далее доставка авто или ЖД по территории Российской Федерации и Европы. Или же мультимадальные маршруты через территорию Ирана, через Каспий или Среднюю Азию. И уже оттуда доставлять в Казахстан.

Казахстан, занимающий важную роль в транспортном коридоре «Китай-Европа», является непосредственным участником транзита из КНР в Европу и при этом обрекает своих предпринимателей на такие мытарства в доставке товаров из приграничного Китая.

Как это можно объяснить? Недоработкой ответственных министерств в лице МИИР, МИД и Министерства торговли, которые бросили на произвол отечественный бизнес?

Почему до сих пор не достигнута договоренность с Китайской стороной учитывая нашу роль в транзитном коридоре?

И это несмотря на то, что в вышеперечисленных министерствах существуют целый штат сотрудников и выделяются бюджетные средства на развитие внешней торговли. Мы должны четко понимать, что те транспортные издержки, которые несут импортеры ложатся двойной ценой на стоимости товаров и услуг для потребителя.

Мы сегодня пытаемся объяснить инфляцию ростом цен на мировых рынках, но не видим, что сами из-за своего бездействия порождаем её.

В связи вышеизложенным, депутатская фракция ДПК «Акжол» просит в срочном порядке на Правительственном уровне провести переговоры с Китайской стороной по решению проблем, связанных с перевозкой груза казахстанским импортерам.

Депутаты фракции ДПК «Акжол»