



№ 16/23

«17» января 2023 года

**Министерство индустрии и инфраструктурного  
развития Республики Казахстан**

**Национальная Палата Предпринимателей  
Республики Казахстан «Атамекен»**

**ЭКСПЕРТНОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Ассоциация Национальных экспедиторов Республики Казахстан (далее - АНЭК), рассмотрев проект приказа Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан «О внесении изменений в приказ Министра индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан от 2 августа 2019 года № 612 «Об утверждении Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом» (далее – ППГ), выражает категорическое несогласие с предлагаемыми поправками наименования главы 16 и пунктов 306-308 ППГ, направляет возражения и предложения в виде сравнительной таблицы (прилагается) и сообщает следующее.

Предлагаемые дополнения и обоснования разработчика к главе 16 ППГ «Хранение грузов» неприменимы, поскольку противоречат её содержанию. В данной главе указано о допущении хранения грузов на местах погрузки и выгрузки на путях станции, предназначенных для выполнения погрузки и выгрузки грузов; при завозе груза ранее дня назначенной погрузки, а также в случае несостоявшейся или отложенной по требованию грузоотправителя перевозки груза, завезенного ранее дня назначенной погрузки; при осуществлении погрузки и при простое вагонов в ожидании оформления перевозочных документов; в открытых складах, на платформах и площадках - местах погрузки и выгрузки, допускается хранение грузов; при переадресовке грузов и т.д.

В то время, когда ст. 36 Закона РК «О железнодорожном транспорте» в соответствии с договором перевозки груза перевозчик обязуется своевременно и в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать грузополучателю, то есть **сохранность грузов обеспечивается с момента приема грузов к перевозке путем оформления жд. накладной до выдачи грузополучателю.**

В рассматриваемой главе описаны случаи хранения грузов на местах общего пользования до оформления договора перевозки либо после завершения перевозки, таким образом с учетом предлагаемых дополнений в наименование

главы речь в рассматриваемой главе должна идти об обеспечении сохранности грузов как до начала перевозки, так и после ее завершения, что не соответствует ст. 36 Закона РК «О железнодорожном транспорте», а значит внесение указанного дополнения является неправомерным и некорректным.

Разработчик в однозначной форме заинтересован в защите интересов только одной стороны в частности перевозчика и действует в ущерб бизнеса. Безосновательное взимание перевозчиком сбора за хранение грузов в вагонах частного парка, а также его увеличение до десятикратного размера является чувствительным вопросом для участников перевозочного процесса и отражается на транспортных расходах, которые в итоге ложатся на конечного потребителя транспортных услуг.

Возникает необходимость определения меры ответственности субъектов, по вине которых допущен простой, поскольку простой может быть вызван отсутствием возможностей у перевозчика своевременно подать вагон к фронту погрузки/выгрузки и более того не ритмичной подачей вагонов перевозчиком, в результате допущения их скопления на подъездных путях. Таким образом, при нахождении вагонов на станционных путях перевозчик взыскивает плату за простой (стоянку, задержку) вагонов и дополнительное взимание сбора за хранение грузов, что по сути увеличивает долю транспортных расходов в стоимости товара, создает условия, подталкивающие перевозчика под любым предлогом удерживать груз на станции более 48 часов для увеличения доходности.

В настоящее время практически весь парк вагонов принадлежит частным собственникам и грузоотправитель естественным образом заинтересован в скорейшей выгрузке и погрузке грузов, поскольку по договору с оператором вагонов платит плату за пользование вагонами и плату за простой вагонов перевозчику в соответствии со ст. 49 Закона РК «О железнодорожном транспорте».

В связи с чем, необходимо и важно отметить, что сбор за хранение и возможность применения его десятикратного увеличения исторически применялся к парку вагонов жд. администраций в целях сокращения времени простоя вагонов, увеличения сроков оборота вагонов, исключения хранения грузов в вагонах как «складах на колесах» и уменьшения оплаты за пользование вагонами парка чужих ж.д. администраций.

Соответственно, обоснование разработчика о дополнении пунктов 307-308 формулировкой «для обеспечения сохранности» не соответствует действительности и не поддается логике, поскольку согласно ст. 36 Закона РК «О железнодорожном транспорте» перевозчик обязуется в сохранности доставить вверенный ему грузоотправителем груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать грузополучателю, при этом сбор за хранение грузов применяется только при выдаче груза и подаче вагонов со станционных путей на подъездные пути только на станции назначения, следуя этой логике перевозчик затрачивает средства на обеспечение сохранности груза только на станции назначения без учета расходов по обеспечению сохранности в пути следования и станции отправления. Соответственно, затраты для обеспечения сохранности грузов изначально заложены в тарифе перевозчика.

То есть внесение предлагаемых разработчиком поправок в ППГ и предоставленное им обоснование по нашему мнению являются необоснованными, более того нелогичными.

Очевидно, что сбор за хранение грузов в вагонах, контейнерах, простаивающих на станционных путях, на местах погрузки-выгрузки, расположенных на станционных путях, подлежащие выгрузке средствами грузополучателя, а также грузов на своих осях, простаивающие на станционных путях, по истечении двадцати четырех часов с момента уведомления грузополучателя о прибытии груза на станцию назначения не должен начисляться и не имеет под собой обоснования для начисления, когда используются вагоны частного парка.

Считаем неправомерным применение перевозчиком в качестве штрафной санкции увеличение сбора до десятикратного размера, учитывая отсутствие подтверждения со стороны АО «НК «КТЖ»/ТОО «КТЖ-Грузовые перевозки» дополнительных расходов по обеспечению сохранности.

Кроме того, считаем, что предлагаемые поправки не соответствуют базовым условиям формирования регуляторных инструментов и (или) требованиям, обязательным для исполнения субъектами предпринимательства, в частности «обоснованность», «определенность» и «соразмерность и рациональность» согласно ст. 81-1 Предпринимательского кодекса РК.

АНЭК, бизнес сообществом и Национальной палатой предпринимателей РК «Атамекен» неоднократно с 2017 года в установленном порядке поддавались в МИИР РК предложения с аргументированным обоснованием по исключению сбора за хранение, которые обсуждались на уровне различных совещаний и в части исключения увеличения сбора были устно поддержаны госорганами, несмотря на это со стороны МИИР РК официальной позиции и решений по поправкам в пп. 307, 308 ППГ не предоставлялись.

На основании вышеизложенного АНЭК считает, что проект приказа не подлежит дальнейшему рассмотрению и утверждению уполномоченным органом.

В соответствии с пунктом 4 статьи 19 Закона РК «О правовых актах» в случае несогласия с настоящим экспертным заключением и изложенными в сравнительной таблице возражениями и предложениями АНЭК просим направить ответ в письменном виде с обоснованиями причин несогласия.

**Генеральный директор**



**М.Сабетов**

Исп. Аскарбекова Е.,  
тел.: +7 727 261 01 38 вн. 107  
e-mail: anek@kffanek.kz