



010000, Астана, Парламент Мәжілісі

201 жылғы «__» _____

№ _____

010000, Астана, Мәжіліс Парламенті

«__» _____ 201__ года

№ _____

№ исх: ДЗ-100 от: 07.04.2017

оглашен 5 апреля 2017 года

**Министру национальной экономики
Республики Казахстан
Сулейменову Т.М.**

Депутатский запрос

Уважаемый Тимур Муратович!

В Послании народу Казахстана «Третья модернизация Казахстана» Президент Назарбаев Н.А. поручил- цитирую:"...**принять меры по фронтальному снижению всех видов издержек для бизнеса. Особенно это касается стоимости услуг в энергетике, транспорте и логистике...**"

В этой связи вынуждены сообщить, что в партию ДПК «Ак жол» обращаются предприниматели из Алматы, Костаная, Павлодара и других регионов по поводу многократного и необоснованного завышения тарифов на пользование подъездными железнодорожными путями.

Приватизировавшие их новые ветвевладельцы увеличили проездную плату за услуги **несоизмеримо** выше прежней стоимости, взимавшейся АО «Қазақстантеміржолы».

Парадокс состоит в том, что использующие эти пути реальные производители (ветвепользователи), выпускающие реальную продукцию, вынуждены отдавать десятки миллионов тенге структурам, **которые сами ничего не производят**. Зато у этих фирм всегда есть возможность поставить шлагбаум или перекинуть цепь перед эшелонами с отгруженным товаром. И их совершенно не интересует, какие проблемы нужно решить предприятию, чтобы организовать производственный процесс, продавать товар, платить налоги и заработную плату работникам. **Они просто в любой момент могут создать производству ещё одну проблему**, чем успешно пользуются.

При этом товаропроизводитель вынужден платить даже не одному такому вершителю судеб, а нескольким, чьи участки расположены один за другим по пути следования.

Например, Алматинский завод мостовых конструкций оплачивает за проход своих вагонов трём ТОО: «Енисей», «ППЖТ-1», «ППЖТ-2» в среднем 30 000 (тридцать тысяч) тенге за каждый вагон от ворот ТОО «АЗМК» до ст. Алматы-1. В целом это составляет от 50 до 80 млн. в год, которые просто капают кому-то в руки без особых трудов. На том же участке находятся **ещё 38 предприятий** - ветвепользователей. Просто **умножьте 50 млн на 38** - это будет доход ветвевладельцев только на одном участке без каких-либо особых затрат, поскольку пути и их инфраструктура были проложены до них, причём на налоги самих производителей.

Более того, ветвевладельцы ещё и постоянно и необъяснимо увеличивают тарифы. Так, по данным другого алматинского предприятия «Темирбетон», с 1 января текущего года тарифы были **увеличены в 8 раз!** В итоге, производитель, сам работающий в нынешние непростые времена с рентабельностью в 7%, вынужден **половину прежней чистой прибыли** отдавать за проезд по дороге, которая вообще-то дорогой является, а всего лишь выходом на магистраль. Собственно транспортировка груза до станции назначения оплачивается по отдельному тарифу.

Зато при попытке предприятия оспорить такое решение, путь был немедленно перекрыт и **под угрозой остановки отгрузки продукции** и срыва контракта, «Темирбетон» был вынужден пойти на грабительские условия.

Аналогичным образом АО «ЦТС» в Костанайской области за октябрь и ноябрь прошлого года подняло тарифы в 4 раза, при этом расчет теперь производится **не по фактически используемому отрезку**, а **по всей протяженности** пути, указанного в техническом паспорте АО «Центр транспортного сервиса», включая **никем не используемые** участки.

Например, ТОО «Зерновой Пул Казахстана», протяженность используемого им подъездного пути АО «Центр транспортного сервиса» составляет всего лишь **72 метра**, а счета теперь получает за **2592 метра**, причём с оплатой **несуществующего** «прогона» вагонов **туда и обратно**. В результате для данного сельхозпроизводителя стоимость проезда одного вагона от тупика до магистрали выросла с 453,66 тенге до 53713,49 тенге, т.е. **в 118 раз!**

Парадоксально, что при устном общении с руководством Комитета по регулированию естественных монополий и защите конкуренции Вашего министерства, нас уверяли в «законности» тарифов, так как эта деятельность якобы «находится в конкурентной среде».

Но когда **разные участки одного и того же подъездного пути** от предприятия до магистрали принадлежат разным хозяевам - то **это не**

конкуренция, потому что ни один такой отрезок вагону объехать невозможно. И эти участки не создают альтернативы выбора, а **все вместе** вешают свои аппетиты на реального производителя.

Даже при наличии конкуренции (например, по услугам локомотивной тяги), ст.124-6 Предпринимательского кодекса и п.10 приказа МНЭ РК от 1.02.2017 «Об утверждении правил ценообразования на общественно значимых рынках», допускается применение предельных цен по перевозке грузов ж/д транспортом и локомотивной тяги.

В письменном ответе КРЕМиЗК от 3.04.2017 на наше письмо в защиту ТОО «АЗМК», уполномоченный орган уже называет ТОО «Енисей» и «ППЖТ-2» **субъектами монополии**, но по-прежнему утверждает, что их тарифная политика «законна», и приводит в обоснование расчёты самих этих ТОО. В частности, заявляется, что «за период 2014-2016 годы ТОО «ППЖТ-2» тариф на услуги подъездных путей не повышался». Хотя по данным этого же письма **такое повышение видно невооружённым глазом**: например, с июля 2015 г., причём **сразу на 9,3%**.

Кроме того, ТОО «АЗМК» располагает счет-фактурами от ТОО «Енисей» за 2016 г. **по тарифу 1569,22 тенге, а не 1426,1 тенге, как утверждает КРЕМиЗК**. Получается, монополист незаконно завышает тариф сразу на 10%, а госорган его покрывает? Иначе почему КРЕМиЗК верит на слово монополистам, и не верит их же финансовым документам, которые оплачивают их потребители? И даже не запрашивает такие документы у авторов обращения?

КРЕМиЗК идёт на поводу у монополистов и в том, что умалчивает и об утверждении предельных тарифов этому предприятию на 2017-2021 г.г., где происходит увеличение тарифа ещё на 21%.

Но конечно, особую изобретательность проявил менеджмент АО «ЦТС», который, как указывалось выше, включает в стоимость своих услуг прогон вагонов туда и обратно (что автоматически **увеличивает тариф вдвое**), и плюс – включая в него не только фактически используемый ветвепользователями маршрут, а **всю длину участка**, согласно технического паспорта. В результате завышение стоимости услуг по тому может достигать десятки и даже сотни раз.

Но и этого мало: для увеличения платежей, **монополист покусается и на пути самих производителей** - так, в Павлодаре АО «ЦТС» пытается отсудить у компании «Павлодарская Нива» участок пути, находящийся на территории самого предприятия!

Тенденция «делать деньги» **ничего не производя, но** обирая добросовестных предпринимателей - более чем тревожная. **Счёт идёт на миллиарды**, изымаемые у товаропроизводителей в пользу услугодателей, чьи затраты на содержание путей **просто несопоставимы** с производственными затратами и потребностями в модернизации реального

сектора экономики. Президент нам постоянно говорит о **привлечении** инвестиций - а здесь потенциальные инвестиции **уходят на сторону**.

Сложившаяся ситуация заставляет задуматься и о необходимости **пересмотра условий приватизации этих путей**, вводя ограничения **не только по тарифам, но и по конечной стоимости исчисляемых из этих тарифов услуг**, если не будет найдено приемлемого решения проблемы.

На основании вышеизложенного, просим разобраться в приведенных фактах и защитить отечественных производителей, исходя из поручения Президента в Послании «Третья модернизация», позволю себе его повторно процитировать: **«...принять меры по фронтальному снижению всех видов издержек для бизнеса. Особенно это касается стоимости услуг в энергетике, транспорте и логистике...»** - цитата окончена.

С уважением,

депутаты фракции «Ак жол»

**А.Перуашев
Е.Барлыбаев
Е.Никитинская
К.Абсатиров
Б.Дюсембинов
Д.Еспаева
М.Казбекова**

исп.:Камзаева А.
тел.: 74 69 32