**Депутатский запрос Перуашева А.Т.**

**министру национальной экономики РК Сулейменову Т.М.**

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 «Қазақстан темір жолы».

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 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.

И это издевательство над бизнесом и легализованное вымогательство, поскольку бизнес теперь должен платить не только за те участки, которые использует, но и за все неиспользуемые участки каждого из таких ТОО.

Более того, они уже покушаются и на пути самих производителей - так, в Павлодаре упоминавшееся уже АО "ЦТС" пытается отсудить у компании "Павлодарская Нива" участок пути, находящийся на территории самого предприятия! Не называем это рейдерством только потому, что суд отказал в иске этому беззаконию.

Но сама тенденция делать "бизнес" из ничего, - ничего не производя и отбирая честно заработанное у добросовестных предпринимателей, - более чем тревожная. Счёт идёт на миллиарды, с согласия госорганов изымаемые у настоящих товаропроизводителей в пользу услугодателей, чьи затраты и потребность в инвестициях несопоставимы с затратами и потребностями 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, если не будет найдено приемлемого решения проблемы.

На основании вышеизложенного просим разобраться в изложенных 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 ... транспорте и логистике…" *-* цитата окончена.

**Депутаты фракции "Ак жол"**