

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ПАРЛАМЕНТІ МӘЖІЛІСІНІҢ
Д Е П У Т А Т Ы



Д Е П У Т А Т
МАЖИЛИС ПАРЛАМЕНТА
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

010000, Астана, Парламент Мәжілісі
20 __ жылғы «__» _____
№ _____

010000, Астана, Мажилис Парламента
«__» _____ 20 __ года

2023 жылғы 06 қыркүйекте жарияланды

Қазақстан Республикасының
Премьер-Министрі
Ә.А. Смайыловқа

ДЕПУТАТТЫҚ САУАЛ

Құрметті Әлихан Асханұлы!

Жемқорлыққа қарсы күрес қызметінің ақпаратына сәйкес соңғы 5 жылда ҚТЖ және оған бағынышты мекемелерінде 136 қылмыстық іс тіркеліп, 52 адам сотталаған. Пара алу фактісі 70%, ұрлық 13% құраған. Қылмыс актіге қол қою, жұмысқа қабылдау, ауысу, вагондарды, жүк тепловоздарын беруге байланысты. Тиімсіз басқару салдарынан саланың әбден тозығы жеткен. Бүгінгі таңда ҚТЖ вагондар паркі 138000 бірлікті құрайды. Жолаушылар вагондарының орташа тозуы - 53%, жүк вагондары – 57%, локомотивтер – 67% құрайды. Осыған орай бірнеше мәселені атап өткім келеді.

Бірінші мәселе жолаушыларды тасымалдау: Жаз айында шамамен 4 млн. астам жолаушы қапырық ыстық, кір, ескі, ұзақ мерзімді жолға жарамсыз вагондармен 2-3 сағаттық кешігулермен жол жүруге мәжбүр болды. Бұл жолаушылар тасымалдау паркін жаңартудың нақты жоспары жоқтығы деп айтуға болады. Тіпті ҚТЖ әлеуметтік маңызды бағыттарда тасымалдау атқаратын 4 компанияға шығысын жабуға арналған субсидияны тоқтатып, төленген бөлігін қайтару туралы шешімі осы компанияларға банкрот, 2500 астам адамды жұмыссыздыққа ұшырауы, бағыттардың тасымалдаушысыз қалатын қаупін туындатып тұр. Жалақы, салық және басқа төлемдерге қарызы 1,5 млрд. теңгеден асып кетуі ықтимал. Сонымен қатар теміржол саласындағы көп мәселелердің асқынуына ҚТЖ монополисті «Вагонсервис» АҚ техникалық қызмет құнын негізсіз 40-240 % өсіруіде бұл салаға кері әсерін тигізуде.

Екінші жүк тасымалдау мәселесі: Қолданыстағы вагондардың жолдан шығу оқиғаларының көбейуіне өз әсерін тигізуде. Теміржолда 2022 жылы 1015 оқиға тіркелсе, оның 9 қақтығыс пен жолдан шығып кету және адам өлімі әкеліп соққан, ал 2023 жылы тағы 49 вагон жолдан шығып кеткен. Вагондардың жолдан

шығу себебін анықтауда ҚТЖ тек вагон иелерін айыптау шешімдерін шығаруы алаңдатуда. Ал, сарапшылар вагондардың жолдан шығу себебін инфраструктураның тозуы, қауіпсіздік ережелерін өрескел бұзылуымен байланыстырады.

25 жылда Ұлттық тасымалдаушы экономикалық жоспарлау, болжау, стратегия, тез шешім қабылдау, табыс көзін ұлғайтуға бағытталған тиімді тетіктерді қолдануды үйренбеген. Бүгінгі таңда ҚТЖ тарапынан тауарларды экспортқа және импортқа тасымалдау үшін жүк тасымалдау жоспарын түрлі сылтаулармен кешіктіріп келісу, кәсіпкерлерден әр вагонды келіскені үшін пара алу шағымдарыда аз емес. Жоспардың келісімінсіз ешкім вагонды жүргізе алмайды. Бұл әдейі жасалып отырған жемқорлық тетіктері деп білемін. Қазіргі таңда Қазақстанның астық өңдеушілер одағы қыркүйекте - тәулігіне 765 тонна немесе айына 2,3 млн тонна астық тасу жоспарын беріп отыр. Ал ҚТЖ бұл жоспарды орындай алмайды, себебі 25 жылда теміржол инфрақұрылымының өткізу қабілетін тек айына 1-1,2 млн тоннаға жеткізе алған. Осының салдарынан жылына 46,2 млн тоннадан астам мұнай мен мұнай өнімдерін экспорттайтын ел ретінде геосаяси жағыдайды ел мүддесіне қолданып экспортты ұлғайта алмай отырмыз. ҚТЖ бүгін инфрақұрылым түгіл елімізді бос вагон-цистерналармен қамтамасыз ете алмай отыр.

Үшінші мәселе жүк стансаларының нарық сұраныстарына сәйкес еместігі: Кәсіпкерлердің логистика саласындағы нарықтан шектетілуі. Нақтырақ айтсақ Алтынкөль стансасыда жер учәскелері бар кәсіпкерлерге терминал салуға ҚТЖ рұқсат бермеуі. Себебі станцияның даму жоспарының жоқтығыма әлде Cosco Container Lines (Hong Kong) Co. и Shanghai (Hong Kong) Investment&Development Company Limited тәрізді компаниялардың мүддесіме? Қазақстандағы 277 темір жол тасымалдаушы компаниясына бірдей жағыдай жасалуы қажет. Экономикамызға маңызы зор логистика бағытының дамуына неге шектеулер қойылады? Тозығы жеткен 60-80 жылдары салынған 42 жүк станциясының дамыту мәселесіне тез арада қажетті көңіл бөлу қажет. Бар терминалдар үлгермейді, вагондар тұрып қалуда, тауар уақытында жеткізілмейді, келісім шарттар бұзылуда. Салдарынан бюджет пен кәсіпкерлер миллиардтап ақша жоғалтуда.

Ал Ұлттық тасымалдаушының жұмысына аудиторлық тексеру 2020 жылы жүргізілген. Тексеру есебінде 5 жылда ҚТЖ АҚ-да негізгі қызметтен түсетін пайданың төмендеу және шығын үрдісі байқалады, олардың жалпы сомасы 616,8 млрд.теңгені құрады. Мәселен, "ҚТЖ" АҚ қаржы-шаруашылық қызметінің қорытындысы бойынша 2015 жылы шығын -460,0 млрд.теңгені, 2018 жылы -86,5 млрд. теңгені және 2019 жылы – 70,3 млрд. теңгені құрады. Есеп комитеті отырысының қорытындысы бойынша Үкіметке «ҚТЖ» АҚ-ның шығынды қызметіне назар аудару, жалпыұлттық мақсаттарды ескере отырып, Ұлттық компанияның Даму стратегиясын қайта қарау ұсынылды. Мүдделі министрліктер мен ведомстволарға анықталған бұзушылықтарды жою жөнінде шаралар қабылдау, бюджет және өзге де заңнама талаптарын қамтамасыз етпеген лауазымды адамдардың жауапкершілігін қарау тапсырылды. Бірақ осы тексеру

нәтижелеріне қажетті көңіл бөлініп, нақты шара қолданылмағаны бүгінгі жағыдайға әкеліп отыр.

Президенттің Қазақстан халықына жолдауында көтерген «Қазақстан теміржолы» компаниясы толыққанды транзиттік-логистикалық корпорация болып қайта құрылу мәселесінің сапалы жүзеге асыру үшін осы мәселелерге байланысты Сізден нақты шара қолдануыңызды сұраймын.

**Құрметпен,
Қазақстан Республикасы
Парламенті Мәжілісінің депутаттары**

**«Respublica» партиясы
фракциясының мүшелері**

**Р. Берденов
А. Қожаназаров
О. Құспеков
Н. Тау
Д. Шүкіжанова
Д. Наумова**

**«Ауыл» партиясы
фракциясының мүшесі**

Т. Серіков

**«AMANAT» партиясы
фракциясының мүшесі**

Д. Исабеков