

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПАРЛАМЕНТІ СЕНАТЫНЫҢ ОТЫРЫСЫ

2024 жылғы 15 ақпан

Отырысты Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының Төрағасы М.С. ӘШІМБАЕВ жүргізді.

ТӨРАҒА. Қайырлы күн, құрметті Сенат депутаттары және отырысқа қатысушылар! Жұмысымызды бастайық. Депутаттардың тіркеуден өтулерін сұраймын. Тіркеу режимі қосылсын.

Қажетті кворум бар. Сенат отырысын ашық деп жариялаймын.

Құрметті депутаттар, енді күн тәртібін бекітіп алайық. Күн тәртібінің жобасы сіздерде бар. Сұрақтарыңыз бар ма?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Олай болса күн тәртібін дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Күн тәртібі бекітілді.

Құрметті әріптестер, күн тәртібіндегі бірінші мәселе Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының депутаттарын Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының тұрақты комитеттерінің құрамына сайлау туралы.

Сенат депутаттары Арғынбекова Айнұр Серікпайқызы және Асанова Жанна Бейсентайқызы басқа комитетке ауысу туралы өтініш білдірді. Заңнамаға сәйкес депутаттардың ондай құқығы бар. Әріптестер, қарсылық жоқ па?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Олай болса бұл мәселе бойынша жеке-жеке шешім қабылдайық.

Алдымен депутат Арғынбекова Айнұр Серікпайқызын Әлеуметтік-мәдени даму және ғылым комитетінің құрамына сайлау жөніндегі Сенат қаулысын дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Қаулы қабылданды.

Енді Асанова Жанна Бейсентайқызын Конституциялық заңнама, сот жүйесі және құқық қорғау органдары комитетінің құрамына сайлау жөніндегі Сенат қаулысын дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Қаулы қабылданды.

Әріптестерімізге жаңа комитеттердегі жұмыста табыс тілейміз.

Құрметті әріптестер, күн тәртібіндегі келесі мәселе Қазақстан Республикасы Парламентінің Мәжілісі қабылдаған «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық

актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын бірінші оқылымда қарау жөнінде.

Бұл заң бір топ Парламент депутаттарының бастамашы болуымен әзірленген.

Заң бойынша баяндама жасау үшін сөз Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аумақтарды дамыту комитетінің мүшесі Арубаев Сәкен Қаланұлына беріледі.

АРУБАЕВ С.К. Рақмет.

Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті әріптестер және шақырылғандар! «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы жөнінде баяндауға рұқсат етіңіздер.

Заң Парламент депутаттарының бастамашылығымен әзірленіп, жайылымдарды басқару және пайдалану саласындағы қолданыстағы заңнаманы жетілдіруге бағытталған.

Заңның негізгі ережелері төмендегідей.

Бірінші. Жер кодексіне енгізілген өзгерістер.

1. Облыстық жергілікті атқарушы органдардың жайылымдардың тозуына және шөлейттенуіне қарсы күрес, оны суландыру жөніндегі іс-шаралар жоспарларын әзірлеу және бекіту бойынша өкілеттіктерін кеңейтуді көздейтін түзетулер енгізілді. Оны іске асыру төмен тұрған деңгейдегі жергілікті атқарушы органдарға бекітілді.

Жоғарыда аталған іс-шаралар жайылымдардың одан әрі тозуын, шөлейттенуін болдырмауға мүмкіндік береді және тозған жерлерді қалпына келтіруге, оларды ұтымды пайдалануға, жер ресурстарының өнімділігін арттыруға ықпал етеді.

2. Қолданыстағы кодекске сәйкес жайылымның жалпы алаңына мал басына сәйкес түсетін жүктеме нормасы 20 пайыздан аз болса артық жайылым мемлекетке қайтарылуға жатады. Ал ұсынылған заң бойынша түсетін жүктеме нормасы 50 пайыздан аз болған жағдайда артық жайылым қайтарылатын болады. Енгізіліп отырған норма жайылымдарды тиімді пайдалануға бағытталған.

Сонымен қатар бұл жайылымдардың жетіспеушілігін азайтады.

3. Қолданыстағы Жер кодексінің 36-бабында ауыл халқын шалғайдағы жайылыммен қамту үшін конкурсыз бес жылға тікелей жер беру туралы норма қазіргі заңнан мүлдем алынып тасталады. Бұл ретте шөп шабу үшін жер учаскелерін беру тәртібі өзгерген жоқ.

Айта кету керек, қолданыстағы норма жеке тұлғаларға және ұйымдасқан шаруашылықтарға конкурстан тыс жайылымдар беру арқылы ауыл тұрғындарын қоғамдық қажеттіліктерге пайдалану мүмкіндігінен айырды.

Екінші. Орман кодексіне енгізілген өзгерістер.

Заңмен орман және табиғат қорғау мекемелерін жыл сайын ауданның жергілікті атқарушы органына шөп шабуға және мал жаюға болатын мемлекеттік орман қорының учаскелері туралы мәліметтер беруге міндеттейтін түзетулер енгізілген. Аталған түзету орман қоры жерлеріндегі орналасқан жайылымдарды ұтымды пайдалануға мүмкіндік беретіні анық.

Үшінші. «Жайылымдар туралы» Заңға енгізіліп отырған негізгі өзгерістер.

«Көпшілік пайдаланатын жайылымдар» туралы жаңа ұғым енгізілді. Қоғамдық жайылымдар елді мекендердің іргелес аумағында орналасып, жеке ауланың мал жаюына жергілікті халықтың қажеттіліктерін қанағаттандыруға арналған. Оларды ауылшаруашылық жерлерінің басқа түрлеріне ауыстыруға тыйым салынып, жекеменшікке берілмейді және тек халықтың мал жаю қажеттіліктері үшін пайдаланылатын болады.

«Көпшілік пайдаланатын жайылымдар» көлемін ұлғайту мақсатында ауылдық елді мекен шекарасынан тыс орналасқан жайылымдарды ауыл әкімдерінің құзыретіне беру туралы норма ұсынылып отыр. Қазіргі кезде олар аудандық атқарушы органның құзыретінде.

Бұл норманың басты мақсаты – жеке мал жаю үшін жайылыммен қамтамасыз етуге қатысты ауыл әкімдерінің құзыреттерін кеңейту және жайылымдарды пайдалану туралы жоспардың кешенділігін қамтамасыз ету.

Жайылымдарды пайдалану туралы жоспар енді бес жылға арналып жасалатын болады.

Төртінші. «Қазақстан Республикасындағы жергілікті мемлекеттік басқару және өзін-өзі басқару туралы» Заңға жергілікті қоғамдастық жиынында аудандық маңызы бар қала, ауыл, ауылдық округ әкімдерінің жайылымдарды басқару және оларды пайдалану жөніндегі жоспардың іске асырылу барысы туралы жыл сайынғы есебін тыңдайтыны туралы түзетулер енгізіледі.

Қаралып отырған заңның қабылдануы ауылдық жерлерде ең өзекті мәселелердің бірі болып отырған ауыл тұрғындарының жеке малдарын жайылыммен қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін болады.

Құрметті әріптестер! Аталған заң жұмыс тобының, комитеттің және комитеттің кеңейтілген отырыстарында жан-жақты қаралып, талқыланды.

Сенаттың тұрақты комитеттерінен заңның тұжырымдамасы бойынша ескертпелер мен ұсыныстар түскен жоқ.

Құрметті Төраға, әріптестер, осыған байланысты Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аумақтарды дамыту комитеті Сенат Регламентінің 58-тармағына сәйкес «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Занды бірінші оқылымда мақұлдауды ұсынады.

Назарларыңызға рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Құрметті әріптестер, заң бойынша сұрақтарыңыз бар ма?

Сөз депутат Орынбеков Бекболат Серікбекұлына беріледі.

ОРЫНБЕКОВ Б.С. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым Қазақстан Республикасының Ауыл шаруашылығы вице-министрі Бердалин Аманғали Бисенбайұлына.

Заң жобасы жайылымдық алқаптардың тапшылығын жою, сондай-ақ ауыл тұрғындарының тыныс-тіршілігін жақсарту және жайылымдарды басқару мен оларды пайдалану жөніндегі жоспарды жетілдіру мақсатымен әзірленді.

2022 жылдан бастап мемлекет меншігіне 10 миллион гектар ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлер қайтарылды деп толық есеп берілді. Осыған байланысты менің сұрағым бар.

Қазіргі уақытта қайтарылған жерлердің қаншасы жергілікті халыққа қайта берілді? Ондай есеп жүргізіле ме? Рақмет.

ТӨРАҒА. Ауыл шаруашылығы вице-министрі Бердалин Аманғали Бисенбайұлы, жауап беріңіз.

БЕРДАЛИН А.Б. Сұрағыңызға рақмет.

Ауыл шаруашылығы министрлігі ондай есеп жүргізеді. Бүгінгі таңда 10 миллион гектар жер телімі қайтарылды, соның ішінде 9 миллионнан астам жер – жайылымдық жер, 600 мың гектардан астам жер – егістік жері. Сонымен қатар басқа да жерлер бар.

Бүгінгі таңда 3,7 миллион гектар жер ауыл халқына таратылды, соның ішінде 3,4 миллион гектар жер – жайылымдық жер.

Біздің басты талабымыз – Үкіметке қайтарылған жерді қоғамдық мал жайылымына беру. Бүгінгі таңда қайтарылған жердің 1,7 миллион гектары қоғамдық мал жайылымына берілді.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Жексенбай Бибиғүл Нұрғалиқызына беріледі.

ЖЕКСЕНБАЙ Б.Н. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрақтарым заң бастамашысы мен Ауыл шаруашылығы министрлігінің өкіліне арналып отыр.

Заңда әкімдіктердің жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өкілеттіктері айтарлықтай кеңейтілген. Атап айтқанда, әкімдіктерге жайылымдық жерлерді ұсыну, өз аумағында орналасқан жайылымдарды басқа ауданға, аудандық және облыстық маңызы бар қалаға, ауылға беру жөнінде ұсыныстар енгізу құқығы берілген. Сонымен қатар жайылымдық ресурстарды пайдалану мәселелерінде жергілікті өзін-өзі басқару органдарының, оның ішінде азаматтардың жергілікті маңызы бар мәселелерді қарауға тікелей қатысуы аса маңызды деп есептеймін. Мысалы, Қырғызстанның осыған ұқсас заңында жергілікті өзін-өзі басқару органдарына жайылымды басқару мен пайдалануды бақылау функциясы жайылымдарды пайдаланғаны үшін ақы төлеуден түскен табыстарды басқару және осы өкілеттіктерді жайылымды пайдаланушылар бірлестіктеріне беру құқығы берілген. Осыған байланысты менде келесі сұрақтар бар.

Заң бастамашылары тарапынан қандай халықаралық тәжірибелер зерттелді? Осы мәселелер бойынша жергілікті өзін-өзі басқару функцияларын кеңейту бойынша заң әзірлеушілердің ұстанымы қандай?

Ауыл шаруашылығы министрлігінің өкіліне сұрақ.

Заңмен жайылымдарды басқару жөніндегі жоспардың іске асырылу барысы бойынша жыл сайын әкімдіктерді тыңдау туралы түзету енгізілді. Жергілікті жерлерде

есептердің қалай дайындалатынын біз білеміз. Осыған байланысты аталған есептердің формалды сипатын жою үшін қандай шаралар қарастырылған? Рақмет.

ТӨРАҒА. Сұлтан Мырзабекұлы, бастамашылардың атынан сіз жауап беріңіз.

ДҮЙСЕМБИНОВ С.М. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Бибигүл Нұрғалиқызы, сұрағыңызға рақмет.

Бұл заң дайындалған кезде біз көптеген елдердің тәжірибесін қарастырдық, соның ішінде Өзбекстан, Ресей, Тәжікстан, Қырғызстан сияқты көршілес елдер бар.

Жайылым ең маңызды стратегиялық табиғи ресурс болып табылады, сондықтан әрбір ел жайылымды пайдалану, қорғау және жай-күйін жақсарту мәселесі бойынша өз заңнамасын қабылдаған.

Біз жергілікті өзін-өзі басқару органдарына жайылымдарды басқаруға тікелей қатысуға құзырет беру жөніндегі нормаларды көздедік. Жайылымдарды басқару жөніндегі ең басты құжат – жоспар. Сондықтан енді өзін-өзі басқару органдары сол жоспарға тікелей қатыса алады. Ол жоспарда бар. Жаңа айтып кеттім, орман қоры жайылымдары, қоғамдық жайылымдар, шалғай жердегі жайылымдар және резервке қою мәселесі бойынша қатысатын болады.

Бұдан басқа бұл заңда әкімдіктерге деградация бойынша және мал суғару мәселесін шешу қарастырылған. Ол бойынша бюджет те қарастырылып отыр. Сондай-ақ бірлестік құру мәселесін де қарастырып отырмыз. Егер бірлестік құратын болса пайдаланушылардың құқығы дұрыс болар еді, себебі олар мемлекеттік қолдауға ие болады. Мемлекеттік қолдауға ие болған жағдайда олар субсидияға және басқа қолдауларға ие болады. Рақмет.

ТӨРАҒА. Аманғали Бисенбайұлы, енді сіз жауап беріңіз.

БЕРДАЛИН А.Б. Сұрағыңызға рақмет, Бибигүл Нұрғалиқызы.

Бұл заңда өзін-өзі басқару органдарына бақылау компетенциясы берілді. Енді олар тек тыңдау ғана емес, осы жоспарды жасап, жайылымның басқару жүйесіне қатыса алады. Ауыл шаруашылығы министрлігі жайылымды басқарудың типтік формасын жасайды, ал жергілікті атқарушы органдар оны пайдалану мәселесін бекітеді.

Үкімет жайылымның жетіспеушілігі мәселесін назарда ұстап отыр. Сондай-ақ бұл мәселе Ауыл шаруашылығы министрлігінің бақылауында екенін атап өткім келеді. Рақмет.

ТӨРАҒА. Сөз депутат Шайдаров Серік Жаманқұлына беріледі.

ШАЙДАРОВ С.Ж. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Қаралып отырған заңда халықтың малын жайылыммен қамтамасыз етуге көп нормалар жаңадан енгізілді. Осыған байланысты менің екі сұрағым бар.

Бірінші сұрағым Ұлттық экономика министрлігі мен Қаржы министрлігінің өкілдеріне.

«Жайылымдар туралы» Заң дұрыс жұмыс істеу үшін Бюджет кодексіне толықтырулар бойынша.

Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аймақтарды дамыту комитетіне рақмет, ауыл әкімдерінің құзыретін кеңейту жөнінде екі депутаттық бастама берген болатынымын, қолдау тапты. Олар:

1) халықтың мал жаюы үшін жайылымдардың тозуына және шөлейттенуіне қарсы іс-шараларды ұйымдастыру;

2) елді мекендердегі, сондай-ақ шалғайдағы жайылымдарды суландыруды ұйымдастыру.

«Жайылымдар туралы» Заңға кіргенмен, Бюджет кодексындағы ауыл әкімдерінің бюджеттік шығыстарына кірмей қалды. Бұл толықтыру жөнінде Қаржы министрлігі «жаңадан Бюджет кодексі қаралып жатыр, қазір өзгеріс кіргізген тиімсіз» деп ресми хат берді. Осыған байланысты сұрағым бар.

Шалғайдағы жайылымдар елді мекеннің жеріне кірмейді, бюджеттік шығыс болмаса ауыл әкімі «Жайылымдар туралы» Заңдағы құзыретін қалай іске асырады? Жаңа Бюджет кодексында осы бюджеттік шығысты ауыл әкімінің құзырына енгізесіздер ме?

Екінші сұрағым Ауыл шаруашылығы министрлігіне.

Жер кодексінің 92-бабы бойынша.

«Жайылымдарда жаю үшін ауыл шаруашылығы жануарларының болмауы, не олардың саны жайылымдардың жалпы алаңына түсетін жүктеменің шекті рұқсат етілетін нормасының 20 пайызынан аз болуы және (немесе) жемшөп дайындау мақсатында шөп шабудың болмауы» деген норма «50 пайыздан аз болмауы» деп түзетілген. Ал «және (немесе) жемшөп дайындау мақсатында шөп шабудың болмауы» деген норма бұрынғыша қалып қойды. Біздің комитет «және (немесе) жемшөп дайындау мақсатында шөп шабудың болмауы» нормасын алып тастау керек деген түзету ұсынған болатын. Өйткені жайылымның нысаналы мақсаты – мал бағу. Ол 97, 93-баптарда көрсетілген.

Біз заңды жазғанда, қабылдағанда «Құқықтық актілер туралы» Заңға сәйкес ол түсінікті, тікелей қолданылатын болуы шарт.

Уәкілетті орган бұл жөнінде бізге хат берді (бұрынғы вице-министр Тамабектің қолымен), жақын уақыттағы тұжырымдамаға сәйкес келетін заң жобалары шеңберінде аталған нормаға түзетулерге бастамашылық жасап, бұл норманы алып тастауды ұсынамыз депті. Бұл сұрақ қалай шешіледі? Қашан өзгеріс енгізіледі? Рақмет.

ТӨРАҒА. Ұлттық экономика министрінің бірінші орынбасары Жақсылықов Тимур Мекешұлы, жауап беріңіз.

ЖАҚСЫЛЫҚОВ Т.М. Сұрағыңызға рақмет.

Бюджет кодексында Қазақстан Республикасының заңдарында көзделген өзге де мемлекеттік қызметтерді және аудандық маңызы бар қалалардың, ауылдардың, кенттердің, ауылдық округтердің әкімдерімен жергілікті өзін-өзі басқару органдары қызметінің бағыттарын қаржыландыруға мүмкіндік беретін нормалар көзделген. Осылайша салық заңнамасында тиісті нормалар болғандықтан Бюджет кодексіне түзетулер талап етілмейді. Рақмет.

ТӨРАҒА. Осы сұрақ бойынша Қаржы вице-министрі Қазғанбаев Эльдар Шәмілұлы, жауап беріңіз.

ҚАЗҒАНБАЕВ Э.Ш. Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті депутаттар! Біз Ұлттық экономика министрлігінің позициясын қолдаймыз.

ТӨРАҒА. Кішкене ширатып айтайық. Сіздер қолдайсыздар. Жақсы. Сонда ауыл әкімдеріне тиісті бюджет беру мәселесі сіздердің тараптарыңыздан қарастырылмай ма? Жағдай қалай болады? Осыны кеңірек айтыңызшы. Бұл ауыл тұрғындарын аландатып отырған үлкен мәселелердің бірі. Серік Жаманқұлұлы осы мәселені жан-жақты зерттеп, шешілуіне үлесін қосып жүрген әріптесіміз. Сондықтан ширатып айтыңыздар.

ҚАЗҒАНБАЕВ Э.Ш. Құрметті Мәулен Сағатханұлы, орыс тілінде жауап беруге рұқсат етіңіз.

Новым Бюджетным кодексом мы намерены предусмотреть данную функцию на уровне сельских акимов по аналогии, как сейчас работает на более высоких уровнях.

Сейчас второе чтение проходит в Мажилисе. Когда кодекс поступит в Сенат, мы намерены здесь его отрабатывать, в том числе по этой части. Спасибо.

ТӨРАҒА. Жақсы. Рақмет.

Сөз депутат Нәутиев Әлібек Ибатуллаұлына беріледі.

НӘУТИЕВ Ә.И. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Сұрақтарым Ауыл шаруашылығы министрінің өкіліне.

Өзіңізге мәлім, 90-шы жылдары жекешелендірілген мемлекеттік ауыл шаруашылығы ұйымдарының жер учаскесін бөлу кезінде сол ауылда тұрып, қызмет атқарған көптеген тұрғындардың шартты жер үлесі жаңадан құрылған ірі шаруа қожалықтары мен өндірістік кооперативтерге беріліп кетті.

Кейіннен шаруа немесе фермер қожалығын, не ауыл шаруашылығы өндірісін ұйымдастыру үшін өтінішіне сай жер сұраған тұрғындарға заңдылыққа сәйкес жер үлесі өзі мүше болған сол құрылымдардың жерінен бөліп беру қажет болса да жасалмай, олардың өтініштері арнайы жер қоры есебінен қанағаттандырылды.

Қазіргі кезге дейін тұрғындардың жер үлестері сол ірі шаруашылықтар мен өндірістік кооперативтерде қала берді. Алғашқы кезде жер тапшылығы сезілмегенмен, қазір елді мекендегі тұрғындарға жеке малын бағып, шөп дайындау кезінде жайылымдық және шөп дайындайтын жер көлемінің жеткіліксіздігі негізгі проблемалық мәселелердің біріне айналды. Осы мәселеге орай менің сұрақтарым бар.

Бірінші. Министрлік жеке малына жайлым мен шөп шабуға жер таба алмай отырған ауыл тұрғындарына кезінде өзі мүше болған, жер үлесін қосқан құрылымдардың жерлерінде малын бағып, шөбін шабуды заңды шешіп міндеттеу туралы мәселені қарастыра ма?

Екінші. Тұрғындардың өз жер үлесін қосқан құрылымдардың жеріне үлескер ретінде құқығы бар деп ойлайсыз ба?

ТӨРАҒА. Аманғали Бисенбайұлы, жауап беріңіз.

БЕРДАЛИН А.Б. Сұрағыңызға рақмет, Әлібек Ибатуллаұлы.

Қарастырылып жатқан заңда «қоғамдық жайлау» деген ұғым енгізіліп жатыр. Енгізіліп жатқан негізгі түсінік жайылымды басқару жоспарына кіреді. Осыған сәйкес біз резервке қоюға мүмкіншілік тауып отырмыз.

Мемлекетке қажет болған жағдайда жерлерді жергілікті атқарушы биліктің қайтарып алу мәселесі заңда қарастырылған.

Өздеріңіз білесіздер, шартты жер үлесі институты 2005 жылы өзінің практикасын тоқтатты. 2005 жылға дейін жергілікті өзінің жер үлесі, пайы бар адамдар ол жерді өзіне немесе жауапкершілігі шектеулі серіктестігіне жарғылық капиталға кіруі керек еді. Болмаған жағдайда ол жерлердің барлығы арнайы жер қорына қайтадан мемлекеттің мұқтажына алынды. Егер пайы бар азамат құрылған ұйымнан, жеке шаруашылықтан шыққысы келсе, онда ол жиналыс арқылы одан шығып, өзіне тиесілі жерді мұқтажына қарай пайдалануға заң аясында құқылы.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Толамисов Амангелді Ғабдылкәрімұлына беріледі.

ТОЛАМИСОВ А.Ғ. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым Ауыл шаруашылығы вице-министрі Аманғали Бейсенбайұлына.

Заң ауылдық елді мекендердің аумағында және олардың айналасында жеке ауланың жануарларын жаю үшін жайылым ретінде жерді пайдалануды құқықтық реттеуді жетілдіруге бағытталған.

Елдегі жайылымдық жерлердің жетіспеушілігі себептерінің бірі ретінде мамандар экологиялық жағдайлардың өзгеруіне және ауыл шаруашылығының тиімсіз жүргізілуіне байланысты ауыл шаруашылығы жерлерінің тозуын және шөлейттенуін атап өтеді.

Мемлекет басшысы өткен жылдың 1 қыркүйегіндегі Қазақстан халқына Жолдауында заманауи ауыл шаруашылығы – бұл жоғары технологиялық сала екенін, ал жер мен климаттық жағдайлар шаруалар жетістіктерін анықтайтын негізгі фактор емес, алдыңғы қатарға инновациялық шешімдердің шығып отырғанын айтқан болатын. Осыған байланысты Президент аграрлық ғылымды дамыту бойынша шаралар қабылдауды, оны ауыл шаруашылығында іс жүзінде қолдануда отандық ғылым, сондай-ақ танымал шетелдік ғылыми орталықтардың жетістіктерін пайдалануды тапсырған болатын. Осы орайда менде сұрақтар туындап отыр.

Уәкілетті орган аграрлық ғылымды дамыту және оның жетістіктерін ауыл шаруашылығына енгізу бағытында қандай шаралар қабылдауда? Осы бағытта жүргізіліп жатқан жұмыстың бүгінгі таңда қандай да бір нақты нәтижелері бар ма?

ТӨРАҒА. Аманғали Бисенбайұлы, жауап беріңіз.

БЕРДАЛИН А.Б. Сұрағыңызға рақмет, Амангелді Ғабдылкәрімұлы.

Ондай жұмыстар жүріп жатыр. Ауыл шаруашылығы министрлігі Жәңгір хан атындағы Батыс Қазақстан аграрлық-техникалық университетімен бірігіп 2021 – 2023 жылдары осындай жұмыстарды жасады. Онда жаңа технологияны, тозған жайылымдарды қайтадан қалпына келтіру, оны тиімді пайдалану жөніндегі мәселелерді қарастырды. Республиканың бірнеше облысында сондай жұмыстарды жүргізді. Оның нәтижелерін бағалағанымызда тозған жайылымдар бойынша жүргізілген жұмыстардың тиімділігі 15-20 пайыз болатынын көріп отырмыз.

Өздеріңіз білесіздер, Қазақстан Республикасында эрозияға ұшыраған жердің көлемі 29 миллион гектар. Бұл үлкен жұмыс. Сондықтан Ауыл шаруашылығы министрлігі осы жұмысты бір жүйеге қою мақсатында 2023 жылдың 1 қыркүйегінен бастап «Жерлерге зерттеп-қарау жұмыстарын жүргізу мемлекеттік институты» мемлекеттік кәсіпорнын құрды. Ол жердің құнарлылығын зерттейтін мемлекеттік институт. Мамандармен бірге осы жұмысты жүргізу үшін 2023 – 2030 жылдарға Жол картасын жасадық. Онда жерлерді зерттеу, яғни топыраққа сараптама, агротехникалық сараптама, гидромелиоративтік сараптама жасау қарастырылған. Соның бәрін қолдана отырып тозған жайылымдарды қайтадан қалпына келтіру мақсатында үлкен жұмыстар жасап жатыр. Жоспар бар.

ТӨРАҒА. Рақмет. Басқа сұрақтар жоқ.

Рақмет, Сәкен Қаланұлы. Орныңызға отырыңыз.

Құрметті әріптестер, енді заңды талқылауға көшейік.

Сөз депутаты Өтеғұлов Арман Кәрімұлына беріледі.

ӨТЕҒҰЛОВ А.К. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Құрметті әріптестер! Жайылымдық жерлердің тиімділігін қамтамасыз ету ауыл шаруашылығындағы негізгі міндеттердің бірі. Ата-бабамыздан қалған кәсіп – мал шаруашылығы қазіргі таңда ауыл тұрғындарының негізгі күнкөрісі. Соңғы кезде жайылымдардың деградациясы, алынған жерлердің есепсіз пайдалану мен беру мәселелері өзекті болып отыр және бұл мәселе қоғам тарапынан да жиі көтерілуде.

Жайылым тапшылығы мәселесінің өзектілігін ескере отырып, заңда бірінші кезекте мемлекеттік меншікке қайтарылған жайылымдық жерлерді елді мекендерге бекіту арқылы халықтың қажеттілігін қанағаттандыру мақсаты көзделеді. Бұл бағытта «қоғамдық жайылымдар» ұғымы да енгізілген.

Малдың жылдық қажетті жемшөбінің 80 пайызы жайылымнан алынады. Осыған орай жайылымдарды қолдану кезінде оның геоботаникалық көрсеткіштерін, су көздерімен қамтылуын, маусымдық жағдайы, тіпті жайылатын малдың жас ерекшеліктері ескерілетін болады. Сонымен қатар ел азаматтары жыл сайын жайылымдарды басқару жөніндегі жоспардың іске асырылу барысы туралы есепті тыңдай алады. Аталған жоспар бес жылға қабылданады.

Қазіргі уақытта ауыл шаруашылығы кооперативтері бірте-бірте құрылып, дамып келеді. Осындай бірлескен жұмысты одан әрі дамыту үшін жайылымды пайдаланушыларға бірігіп жұмыс атқаруды ынталандыруға бағытталған түзетулер де көзделіп отыр. Бұдан басқа ауылдық елді мекендердің тұрғындары ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлерде траншеяларды заңсыз қазу проблемасын да айтып отыр. Жер пайдаланушылардың осындай

әрекеттері экологияға, жануарлар әлеміне, ауылшаруашылық жануарларына үлкен зиян келтіріп отыр, бірақ ең қауіптісі бұл траншеяларда адамдардың жарақат алу және мертігу тәуекелдері де кездеседі. Осындай жағдайларға жол бермеу мақсатында түзетулер де қарастырылған.

Заңды қабылдау ауыл тұрғындарының тыныс-тіршілігін жақсартуға және жайылымдарды басқару мен оларды пайдалану жөніндегі жоспарды жетілдіруге мүмкіндік береді. Жалпы, заң қоғамдық мүддені көздейді.

Құрметті әріптестер, мен осы заңды қолдаймын және сіздерді де заңды қолдауға шақырамын.

Назарларыңызға рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Талқылауға қатысатын басқа депутаттар жоқ. Енді заң бойынша шешім қабылдайық. «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын бірінші оқылымда мақұлдау жөніндегі Сенат қаулысын дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Қаулы қабылданды.

Бас комитетке заңды екінші оқылымға әзірлеу тапсырылады.

Сөз депутат Бектаев Әли Әбдікәрімұлына беріледі.

БЕКТАЕВ Ә.Ә. Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті әріптестер! Бүгінгі талқыланып отырған «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын екінші оқылымда бүгінгі отырыстың күн тәртібінде қарауды енгіземін.

ТӨРАҒА. Құрметті әріптестер, бұл ұсынысты дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Шешім қабылданды.

Заң бүгін екінші оқылымда қаралады. Осы мәселе бойынша шақырылған азаматтар, екінші оқылымға дейін боссыздар.

Құрметті әріптестер, күн тәртібіндегі келесі мәселе Қазақстан Республикасы Көлік министрінің «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының қызметі туралы Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының бір топ депутаттарының депутаттық сауалына ауызша жауабы туралы.

Сенатор Кузиев Закиржан Пирмухамедович темір жол саласындағы бірқатар өзекті мәселені көтеріп, депутаттық сауал жолдаған болатын. Депутаттық сауалдың жауабын Палата отырысында тыңдауды жөн көрдік.

Осыған орай Сенат отырысына Қазақстан Республикасының Көлік министрі Қарабаев Марат Кәрімжанұлы арнайы қатысып отыр. Сондай-ақ Бәсекелестікті қорғау және дамыту агенттігі, Ұлттық экономика министрлігі және «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басшылығы шақырылды.

Құрметті әріптестер, бүгінгі мәселені қараудың келесі тәртібі ұсынылады. Алдымен сауал жолдаған депутатқа сөз беріледі. Содан кейін депутаттық сауалға жауап беру үшін сөз Көлік министріне беріледі. Кейін сұрақ-жауапқа көшіп, соңында қаулы қабылдау ұсынылады. Қарсылық жоқ па?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Онда осы тәртіппен жұмыс істейміз. Олай болса сөз сауал берген сенаторлардың атынан Кузиев Закиржан Пирмухамедовичке беріледі.

КУЗИЕВ З.П. Рақмет, Құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Уважаемый Марат Каримжанович! Глава государства на расширенном заседании Правительства отметил: «Перед нами стоит стратегическая задача сделать Казахстан полноценным транспортно-логистическим центром и транзитным хабом Евразии. Для ее реализации создано Министерство транспорта».

К сожалению, несмотря на все устремления Правительства и руководства АО «НК «КТЖ», мы так и не смогли сделать железнодорожный холдинг высокоэффективным.

Более того, за последние годы в указанной сфере накопился ряд серьезных проблем, о которых мы указывали в своем депутатском запросе, а именно: по всей стране недостаточно развита железнодорожная сеть, растет износ основных средств, дефицит и высокий уровень износа подвижного состава и локомотивов.

В целом в отрасли отмечается низкий уровень автоматизации, отсутствуют либо не в полной мере функционируют планирование и контроль организации управления движением на магистральных сетях.

Ассоциация национальных экспедиторов обращается с жалобой на отказы в согласовании основных и дополнительных планов перевозок на экспорт и транзит, тогда как согласование планов для своих экспедиторов осуществляется беспрепятственно, что говорит о неравных конкурентных условиях.

Марат Каримжанович, учитывая вышесказанное, а также многочисленные жалобы грузоотправителей и субъектов бизнеса в целом, просим Вас ответить на следующие вопросы.

1. Что было сделано министерством для трансформации АО «НК «КТЖ» в полноценную транспортно-логистическую компанию?

2. Какие меры принимаются для согласования основных и дополнительных планов перевозок грузов для всех заявителей, а не исключительно для дочерних организаций АО «НК «КТЖ» – АО «КТЗ Express» и АО «Кедентранссервис»? Организована ли проверка деятельности АО «НК «КТЖ» в сфере осуществления экспортных, транзитных перевозок в части нарушения законодательства в области защиты конкуренции?

3. Какая работа проводится по развитию всех четырех направлений: внутренний, экспортный, импортный и транзитный? Когда и как министерство планирует провести работу по обновлению вагонов, а также по устранению дефицита локомотивной тяги?

4. Как будет усовершенствована тарифная политика по грузовым перевозкам?

Полная версия нашего депутатского запроса направлена в Правительство. Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет, Закиржан Пирмухамедович.

Енді депутаттық сауалға жауап беру үшін сөз Көлік министрі Қарабаев Марат Кәрімжанұлына беріледі.

ҚАРАБАЕВ М.К. Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті Зәкіржан Пирмухамедұлы! Сұрағыңыздың төрт бөлігіне жеке-жеке жауап берейін. Бірінші мәселе: жалпы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының транслогистикалық ұлттық үлкен компанияға айналу мәселесі бойынша қандай жұмыстар атқарылды?

Бұл жерде екі бөліктен тұрады. Біріншісі инфрақұрылымдық жағдай жасау бөлігі, екіншісі тасымалдау бөлігі.

Өздеріңізге мәлім, инфрақұрылымдық жағдай жасау бөлігі бойынша Ляньюньганда Қытайдың портымен бірге арнайы Қазақстанның терминалы ашылған. Оның қуаттылығы 220 мыңды құрайды. Оған қоса биыл бірінші кезең шеңберінде Сиань портында Қазақстанның тағы да бір жаңа терминалы ашылды. Оның қуаттылығы 66 мыңды құрайды. Жүктердің пайда болу нүктелері Сиань және Ляньюньганда. Ол бірінші.

Екінші. Ляньюньган портымен бірге Қорғаста арнайы құрғақ жүктерге арналған терминал салынды. Одан соң әрі қарай елдің ішіне кірген соң Алматыда Сиань портымен бірге тағы да құрғақ жүктерге арналған жаңа арнайы терминалдың құрылысын биыл бастайтын боламыз. Әрі қарай елдің ішкі аумағына кірген соң Ляньюньганмен бірге биыл тағы да бір жобаны бастаймыз, Ақтауда арнайы терминал салатын боламыз. Бұл жүктің Қытайдан келу бағыты және Қазақстанның ішіне кірген бағыты.

Сыртқа шығу бағытында Әзірбайжанның Алят портында «Abu-Dhabi Ports» компаниясымен бірге сол жақта терминал салу келесі жылғы жоспарымызда тұр. Әрі қарай Грузияның Поти қаласында қазақстандық жеке кәсіпкер 480 мың тонналық қуаты бар арнайы терминал салып отыр. Соған «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» АҚ-ы консорциум ретінде кіріп отыр.

Арнайы инфрақұрылым салу бағыты бойынша, яғни Қытайдан Еуропаға дейінгі бағытта инфрақұрылым салу бойынша жоспар және атқарылған жұмыс осы. Қытай аумағында бір терминал бітті, биыл екі терминалдың құрылысы басталады және келесі жылы тағы да екі терминалдың жоспары тұр. Бұл бірінші бағыт.

Екінші бағыт жүктерді тасымалдау бойынша. Онда қандай ірі компаниялармен жұмыс істеп жатырмыз? Халықаралық ең үлкен компания сингапурлық PSA бар. Сол компаниямен бірлесіп «Қазақстан темір жолы» АҚ арнайы еншілес екі компания құрды және Транскаспийлік көлік дәлізі бойынша жүктерді тасымалдайтын бірыңғай бір компания құрды. Әрі қарай осы компаниялар Еуропа мен Қытай арасындағы жүктерді тасымалдау бойынша айналысады.

Ресей тарабынан әрі қарай Иран, Пәкістанға шығатын жол бойынша ол жақта «Abu-Dhabi Ports» компаниямен екіжақты келісімшартқа қол қойып, еншілес компания ашып, осы екі бағытта әлемнің ең жетекші компанияларымен бірге жұмыс істейтін болады. Ол жақта нақты еншілес компания ашылды, жүк тасымалдау әлі басталған жоқ. Бұл «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамын ұлттық транскөліктік компанияға айналдыру бағыты бойынша.

Екінші сұрақ жоспарларды қалай келісетіні бойынша. Закиржан Пирмухамедович, жалпы, бұл жерде бұрын «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының өзінің қуаттылығы жеткілікті болған уақытта (мысалы, қазір оның қуаттылығы жүк тасымалдауға жетпей жатыр) жылдан жылға жүктің көлемі де және жүктің айналымы да өсіп жататын. Былтыр жүктің көлемі рекордтық 297 миллион тоннаға жетті, жүк айналымы да 7 пайызға өсті. Бұрын қуаттылығы жетіп тұрған кезде тасымалдайтын жүктердің 20 пайызы негізгі жоспар бойынша келісілетін, яғни айдың басында келісіледі. Қалған 80 пайызы айдың соңында қосымша жоспармен келісілетін. Қазір біздің қуаттылығымыз жетпеген соң біз қайта барлығын негізгі жоспар бойынша келісуге ауыстырдық. Бір жылдың ішінде тәртіпке келіп, негізгі жоспар бойынша айдың басында (14-не дейін) 80 пайыз жүк негізгі жоспар бойынша келісіліп жатыр. Сол уақытта ортада кейбір жүктерге қосымша келісуге рұқсат берілмеді. Бірақ ол мәселе қазір келісіліп, барлық жүктерді алып отыр.

Жалпы, басымдылыққа қарайтын болсақ, 56 пайыз жүк тасымалдау, яғни 164 миллион тонна, ол ішкі жүк тасымалдауға келісім берілген. Басымдылық ең алдымен ішкі жүк тасымалдауға беріліп отыр.

Екінші. Отандық өндірушілердің экспорттық тауарына 28 пайыз, бұл 85 миллион тонна, яғни 9 пайызға артып отыр.

Үшінші. Транзиттік жүктерге басымдық беріп отыр. Ол 18 пайызға артты, 27 миллион тонна. Одан кейін импорттық жүктерге басымдық берілді. Бұл екінші сұрақ бойынша.

Үшінші сұраққа, жалпы басымдылық қалай беріледі дегенге келсек, шынында да, Мәулен Сағатханұлы, Закиржан Пирмухамедович, қазір заңнамалық түрде ешқандай әдістеме бекітілмеген. Бірінші қай жүкке басымдылық берілу керек: экспорттық па, импорттық немесе отандық па? Сондықтан оны қазір Мәжілісте қарастырып, теміржолға басым бағытты бекіту бойынша өзімізге арнайы құзырет алып жатырмыз.

Үшінші сұрақтың екінші бөлігі – локомотивтердің жетіспеуі бойынша айтсақ, шынымен, бізде былтыр локомотивтердің күрт жетіспеу қаупі болды. Нәтижесінде бұдан бұрын берілген тапсырыстың есебінен былтыр 119 қосымша локомотив сатып алынды. Биыл тағы 194 локомотив сатып алынады, 2025 жылы 245 локомотив сатып алынады. Осымен локомотивке қажеттілік мәселесі толығымен шешілетін болады. Қазір де локомотив жетіспеушілігі мәселесі былтырғыға қарағанда едәуір шешілді.

Төртінші сұрақ тариф мәселесі бойынша. Закиржан Пирмухамедович, тасымалданған жүктердің 88 пайызы өзін-өзі ақтамайтын жүктер. Былайша айтқанда, «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» АҚ көмір болсын, басқа тасымалдау болсын 300 миллиардқа дейін жүк тасымалдауды субсидиялап отыр. Сондықтан тарифтік жүйеге ары қарай дифференциация жасалатын болады. Дифференциация бойынша біздің жоспарымыз, егер отандық өнім экспортқа шығатын болса, дайын өнім болса, оның бағасы бір болады, ал шикізаттық өнім болса, оның бағасы қымбаттау болады. Мақсатымыз – шикізаттық өнімді мүмкіндігінше іште қайта өңдеуге ынталандыру. Қазір тарифті бекітудің қағидасы бекітілді. Енді әрбір тауар бойынша жеке-жеке жұмыс жасайтын боламыз. Рақмет.

ТӨРАҒА. Құрметті әріптестер, енді сұрақ-жауапқа көшейік.
Сөз депутат Большерт Евгений Андреевичке беріледі.

БОЛЬГЕРТ Е.А. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.
Мой вопрос к Министру транспорта.

Уважаемый Марат Каримжанович! В 2022 году Правительством была принята Концепция развития транспортно-логистического потенциала Республики Казахстан до 2030 года, которой предусматривается завершение институциональных реформ в железнодорожном секторе и создание национального оператора инфраструктуры, в задачи которого должно входить решение таких стратегических вопросов, как эксплуатация, модернизация, строительство железнодорожной инфраструктуры, что крайне важно для развития транзитного потенциала нашей страны.

Концепция принята относительно недавно, но это не первый документ. Реформирование АО «НК «КТЖ» планировалось гораздо раньше, можно сказать, с начала 2000-х годов. Однако процесс создания или выделения из структуры АО «НК «КТЖ» национального оператора постоянно откладывается, затягивается, переносится. В результате часть важных функций по развитию инфраструктуры осуществляет национальный перевозчик грузов, что, по сути, является несвойственным для данной компании, она находится в конкурентной среде. В этой связи создаются неравные условия для других участников перевозочного процесса.

В этой связи у меня вопрос: когда и будет ли создан национальный оператор инфраструктуры? Рақмет.

ҚАРАБАЕВ М.К. Спасибо, уважаемый Евгений Андреевич.

В части реформирования либо трансформации деятельности АО «НК «КТЖ» я только что упомянул. Это из двух блоков – перевозочный и по созданию инфраструктуры. В городах Сиань и Ляньюньган, дальше внутри Казахстана, в Алматы и Актау, далее за пределами Казахстана, в портах Алят и Потти, создается инфраструктура.

В части перевозочной деятельности с двумя крупными международными брендами – сингапурская компания «PSA» и компания «Abu Dhabi Ports» – создаем перевозочные компании, уже созданы дочерние предприятия, которые будут перевозить грузы по коридору ТМТМ и коридору «Север-Юг».

Главный вопрос – отдельный институт национального оператора по инфраструктуре. Сейчас магистральные железнодорожные сети находятся в ведении ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки». Предполагаем первым этапом создать внутри АО «НК «КТЖ» отдельное юридическое лицо, чтобы в целом понять доходную и расходную части, поскольку сейчас и магистральные железнодорожные сети субсидируются от части перевозочной деятельности. То есть сейчас пойдем баланс плюса и минуса. И вторым этапом будем выносить на рассмотрение вопрос отделения от национальной компании по перевозочной деятельности АО «НК «КТЖ». То есть создание отдельного института по инфраструктуре делится на два этапа.

Первый этап. Это отдельное юридическое лицо внутри АО «НК «КТЖ», чтобы самостоятельно функционировало, проанализируем его деятельность.

Второй этап. Исходя из этого, примем окончательное решение по его отделению, как отдельного самостоятельного института.

ТӨРАҒА. Марат Каримжанович, в целом ответ понятен, принимается.

Продолжая разговор, который поднял Евгений Андреевич. В целом какую проблему в АО «НК «КТЖ» мы видим? То, что нужно инвестировать в покупку вагонов, локомотивов, модернизацию магистральных железнодорожных сетей. То есть нужны инвестиции, дальше нужно вкладывать. Мы видим, что где-то АО «НК «КТЖ» не успевает с этим объемом, потому что огромный объем. Конечно, АО «НК «КТЖ» работает, покупаете локомотивы, обновляете вагоны. Эту информацию мы получили в раздаточных материалах, нам об этом доложили. Но и этого не хватает.

В этой связи, если в дальнейшем структурировать компанию, часть сетей, а это государственная монополия, собственно, всегда должна быть у государства, нужно инвестировать со стороны государства, надо вкладывать, модернизировать наши сети. Если мы хотим развиваться, как главный евразийский транспортный хаб, мы должны инвестировать в магистральные железнодорожные сети.

Что касается перевозок. Там тоже есть стратегия, куда мы должны двигаться. Вы об этом сейчас сказали. В этой связи двухступенчатость реформ не приведет ли к потере темпов реформирования? Не приведет ли к тому, что мы будем говорить об одном и том же, учитывая, что сейчас вопрос и в том, чтобы запускать частных инвесторов в эту сферу? Не приведет ли к тому, что мы потеряем время, через, условно, 3-4 года снова вернемся к вопросам структурирования? Почему эта двухступенчатость возникает? Мы не говорим, что надо предпринимать решительные меры, конечно, надо все взвешивать, сфера чувствительная для нашей экономики и граждан. Поэтому в чем заключается логика двухэтапности?

Кроме двух крупных компаний с участием национального перевозчика, планируется ли запускать других частных игроков, частные компании в сектор перевозок? То есть две компании, о которых Вы говорите, создаются с участием АО «НК «КТЖ». Правильно? Это совместное предприятие. Помимо этих компаний, помимо АО «НК «КТЖ», планируется ли, что частные компании будут более активно заходить на этот рынок и создавать конкуренцию? Если не хватает ресурсов, компания не успевает все модернизировать, значит, надо дополнительные силы привлекать. Логика в этом. Это частный сектор, частные компании. Здесь какое видение? Пока мы все видим и слышим, что все будет государственное, даже те две новые компании будут с участием государства.

Какая стратегия в отношении привлечения частных компаний в отрасль?

ҚАРАБАЕВ М.К. Рақмет.

Уважаемый Маулен Сагатханулы, двухступенчатость связана с тем, что мы боимся быстрых реформ, не приведет ли это к резкому ухудшению деятельности АО «НК «КТЖ». Поэтому мы предлагаем разделить. Первый этап – посмотрим баланс, сколько именно инвестиций. Допустим, сейчас в магистральные железнодорожные сети ежегодно инвестируется примерно 154 миллиарда тенге, это только на ремонт. При этом износ составляет 57 процентов.

Поэтому мы постепенно смотрим на два этапа. При этом, Маулен Сағатханұлы, даже при первом этапе после разделения внутри АО «НК «КТЖ» мы законодательно вносим изменения, чтобы можно было частные инвестиции инвестировать и в магистральные железнодорожные сети, это станционный путь, который имеется, плюс магистральный путь, путем создания консорциумов. Допустим, «Бахты – Аягоз» сейчас идет именно по такой модели, здесь частные инвестиции. Это по первому блоку вопросов.

По второму блоку вопросов, планируется ли привлечение других игроков. Да, планируется. Сейчас на рынке имеются частные казахстанские игроки, это «РТС», «DAR Rail», есть компания «Ренус». Планируется привлечение других игроков, в том числе международных. Они могут как с АО «НК «КТЖ» и частными казахстанскими компаниями, так и самостоятельно заходить на этот рынок.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Дүйсембинов Сұлтан Мырзабекұлына беріледі.

ДҮЙСЕМБИНОВ С.М. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Үкіметтің жуырдағы кеңейтілген отырысында Мемлекет басшысы темір жол саласындағы процестерді толық цифрландыру қажеттігін атап өтті, бұл оның тиімділігі мен өнімділігін едәуір арттыруға, бюджет қаражатын үнемдеуге мүмкіндік береді.

Өткен жылы «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы «Ақылды темір жол» жобасын іске асырудың бірінші кезеңін аяқтады. Бұл жоба цифрландыру саласындағы әлемдік көшбасшылармен (Huawei, WABTEC және PSA) бірлесіп іске асырылуда.

Аталған жобаның құны қандай? Қандай жаңалықтар енгізілді? Бұл жобаны енгізу теміржолдың өткізу қабілетін арттыруға және шығынын азайтуға қаншалықты мүмкіндік берді? Жалпы, бұл саланың тиімділігі мен өнімділігін едәуір арттыруға мүмкіндік беретін процестерді толық цифрландыру үшін қандай жұмыс жүргізу жоспарлануда?

ТӨРАҒА. Бұл сұрақ «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясына арналып отыр ғой. Сондықтан «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басқарма төрағасы Сауранбаев Нұрлан Ермекұлы, жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті Сұлтан Мырзабекұлы, құрметті депутаттар! Бүгінгі заманауи уақытта цифрландырудан басқа жол бізде жоқ. Сондықтан біз жаңағы айтқан мекемелерді шақырып отырмыз.

Өзіңіз білесіз, Huawei компаниясы – бүкіл әлемдегі чемпион, үлкен мекеме, ал WABTEC компаниясы Американың компаниясы, ол кезінде GE компаниясының құрастыратын зауытын сатып алған. Қазіргі уақытта олардың программалары бар. Бүгінгі кезде біз олармен пилоттық проектiлердi жасадық. Мысалы, Huawei компаниясымен жасаған проектiмiз – «Жасанды интеллект», содан кейiн ЦОТ (для хранения данных) проектiлерi.

WABTEC компаниясымен бiрге PTS 2/0 деген планировщикпен бiздiң локомотивтер жаңа технология бойынша перегондарда жүретiн технология жасалды. Бұрынғы кезде бiр

перегонда бір локомотив жүретін, олардың технологиясын қабылдасақ, онда төрт пойызға дейін бір перегонда жүретін болады. Болашақта оны жұмысқа салсақ, онда бізде құрылысқа 1 триллиондай ақша экономия болады.

PSA компаниясымен бізде бір жоба бар, ол цифрлы коридор, біздің Middle коридорға жасалған цифровизация. Олардың программасы дайын, бізде альфа, бетта нұсқасы пилоттан өтті, қазір олар оны жұмысқа қосып жатыр. Егер оны қолдансақ, біздің шекара кеденінен олар бұрынғыдай үш-төрт күн емес, бір күннің ішінде өтіп кетеді.

Көбіне шетелдік инвестицияға жасап жатырмыз, осы пилоттық жоба жасалған соң ақшаларын есептеп бюджетке саламыз. Рақмет.

ТӨРАҒА. Сөз депутат Қапбарова Айгүл Жарылқасынқызына беріледі.

ҚАПБАРОВА А.Ж. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым Марат Кәрімжанұлына және «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басқарма төрағасы Нұрлан Ермекұлына.

Соңғы жылдары елімізде ішкі туризмнің дамуы байқалады. Мереке күндері және жазғы маусымда көліктің барлық түрлеріне сұраныс артады. Мұндай жағдайларда тартымды туристік аймақтарға саяхат жасаудың жаңа форматы мультимодальды теміржол маршруттары, туристік поездар туралы айтпағанның өзінде көптеген азаматтар теміржолда көрсетілетін қызметтердің сапасына, соның ішінде пойыздардың уақытша кешігуіне, билеттердің жетіспеушілігіне және басқа да мәселелерге наразы. Бұл мәселені Парламент қабырғасында депутаттар бірнеше мәрте көтерді, бірақ оның нақты шешімін тапқанын осы уақытқа дейін көрген жоқпыз.

Осы мәселелерді шешу мақсатында Қазақстан Республикасының Көлік министрлігі мен «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы қандай шаралар қабылдады? Жалпы қызмет көрсетудің сапасы қашан артады?

ТӨРАҒА. Марат Кәрімжанұлы, сіз бастасаңыз.

ҚАРАБАЕВ М.К. Сұрағыңызға рақмет. Жалпы жаңа бастамалардың ішінде бұрын біз жүргізбейтін іс-шараны айтар болсақ, соңғы екі жылда туристік компаниялардың баршасын жинап, басым бағыттардың қажеттілігін айқындау жұмысы ақпан айынан басталып жатыр. Бұрын бізде бұндай практика жоқ еді, соңғы екі жылда сондай практиканы бастадық. Бұл бір.

Екінші, былтыр ең көп сұраныс Алакөл аймағы болды. Біз Астанадан, Алматыдан қосымша пойыздар қойдық. Бұл бағытта 10 туристік аймақ айқындалған. Сол жерде 134 маршрут бойынша пойыздар жүреді. Екі бағытта жұмыс атқарылады. Біріншісі – сол туристік кезеңде қосымша тағы да маршрутқа вагондар қосылады, қажеттілікке сәйкес 10 вагоннан 20-23 вагонға дейін созылған уақыттары болған. Екіншісі – сол 134 маршруттың ішіне қосымша тағы да маршруттар қосылады. Бұл қазіргі уақытқа дейін не істеліп жатыр деген мәселеге қатысты. Ал не істелетініне келсек, екі бағыт бар. Жалпы туристік бағытта қызмет көрсетудің сапасы арта ма дегенге келсек, сапасы екі мәселеге байланысты. Біріншісі – теміржол вокзалдарының жағдайына байланысты, екіншісі – теміржол

вагондарына байланысты. Өкінішке қарай, біздегі теміржолдардың орташа мерзімі 18 жылды құрайды, яғни вагондар ескі. Сондықтан вагондар бөлігі бойынша былтыр жолаушыларды тасымалдауға арналған 118 жаңа вагон сатып алынды, биыл тағы да 119 вагон сатып алынады және келесі жылы 168 вагон алынады. Бұл отандық вагон «ЗИКСТО» компаниясының өндіріп жатқан вагондары. Ал 2025 жылдан бастап «STADLER» компаниясының заманауи жаңа вагондары жылына жүз вагоннан қойыла бастайды. Сондықтан ол вагондардың жаңаруына алып келеді және сапасының артуына алып келеді. Ал теміржол вокзалдарына тоқталатын болсақ, жалпы 59 вокзалды осы уақытқа дейін айқындадық. Соның төртеуі ғана – Түркістан, Қызылорда, Шымкент және Павлодар қазір күрделі жөндеуден өтіп жатыр. Өкінішке қарай, қалғандарына қаржы да бөлінбеген, жағдайлары да төмен, сосын әр вокзалдың тауып жатқан табысы өзінің қаражатының 50-60 пайызын ғана қамти алады. Біз бір бағытты әкімдіктермен келісіп отырмыз. Қазір 59 теміржол вокзалын айқындадық, бүкіл әкімдіктер жобалық-сметалық құжаттама әзірлеп жатыр, жылдың соңында біз оны бюджеттен қарастырамыз деп отырмыз. Өйткені «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының өзінің ақшасы вагон алуға, локомотив алуға жұмсалып жатыр. Ол жерде ғимаратты республикалық бюджеттен қарастырамыз деп отырмыз, ал қасындағы ауласын әкімдіктің бюджетінің есебінен шешеміз деп әкімдермен келіскенбіз. Бірақ жобалық-сметалық құжатты әкімдердің өздері дайындап жатыр. Осы екінші мәселе – теміржол вокзалдарын жаңарту сапаның артуына алып келеді. Осы екі бағыт.

ТӨРАҒА. Рақмет. Нұрлан Ермекұлы, жауап берсеңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Рақмет.

Халықтың көтеріп жатқан үш мәселесі бар, бірінші – вагондардың жағдайы, екінші – біздің сервисіміз, үшінші – билеттің жоғы.

Бірінші мәселе өте дұрыс, біздің вагондарымыздың 30 пайызы ескі. Ол вагондарды жаңарту Үкіметтің қанша ақша бөлуіне байланысты. Екінші мәселеге келсек, бізде тек қана «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамы емес, өте көп жекеменшік компаниялар бар.

Бізді мемлекет қолдап отыр, ал жекеменшіктерге вагондарды сатып алу өте қиын, сондықтан олар ескі вагондармен жүреді. Халық сол ескі вагондарды көреді де «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының вагондары жаман деп айтады.

Екінші мәселе сервис жөнінде. Сервис жағынан өте дұрыс айтылды, ол жағынан біз жұмыс істеп жатырмыз. Жақында біз «Deutsche Bahn» компаниясымен контрактіге отырып, хабтық жүйеге көшетін болдық. Блогерлерді, БАҚ-ты өзімізге шақырып, осы жылы сервис пен билет жағынан бірге жұмыс істейміз.

Үшінші мәселе туризм туралы. Жаңа айтылғандай біздегі ең үлкен бағыт – Алакөл. Ол жақта өте жақсы өсім болып жатыр. Егер өткен жылдары 160 мың турист болса, келесі жылы 280 мың болады. Соның бәріне дұрыстап ертерек дайындалу үшін біз ақпан-наурыз айында туристік компаниялармен бірігіп барлық жоспарымызды жасаймыз. Осы жылы бәрін дұрыстап ұйымдастырамыз деп ойлаймыз. Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Жөргенбаев Жанболат Әкебайұлына беріледі.

ЖӨРГЕНБАЕВ Ж.Ә. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрақтарым Көлік министрлігіне.

Бүгінгі таңда қазақстандық астық үшін Қытай нарығы барлық жағынан тиімді болып табылады. Біріншіден, біз үшін бұл дәстүрлі нарықтармен қатар астық сатудың перспективалы баламалы нарығы. Сонымен қатар Қытай нарығы жыл бойы тұрақты, дәнді дақылдарды сатудың маусымдылығына тәуелді емес.

Өткен жылдың соңынан бастап қазақстандық астық өнімдері Қытайға астық жүктерін жеткізудің қиындығына тап болды. Кейбір мәліметтерге сәйкес Қытай тарабынан жүктерді қабылдаудың күрделілігі процедуралық формалдылыққа байланысты туындады.

Уақытылы түсірілмегендіктен астық таситын көліктердің айналымы баяулады, қосылатын станцияларда вагондар жаппай жинала бастады. Теміржолдағы жүк тасымалы проблемаларының көптігіне байланысты фермерлер бидайды тұрақты және уақытылы жеткізе алмады. Трейдерлер ара-тұра тиеуге тыйым сала бастады, сонымен қатар вагондардың айналымында жиі кідірістер болды. Мамандар теміржолдың дұрыс ұйымдастырылмауына байланысты фермерлер тағы 300 миллиард теңге жоғалтты деп есептеді.

Қытай тарабымен осы мәселені шешу үшін қандай жұмыс жүргізілуде? Вагондардың айналымын реттеуді жүйелі шешу үшін қандай шаралар қабылданады және таяу жылдары осындай проблемалар туындаған кезде қандай қатаң шаралар көзделеді? Рақмет.

ТӨРАҒА. Марат Кәрімжанұлы, жауап беріңіз.

ҚАРАБАЕВ М.К. Сұрағыңызға рақмет. Жанболат Әкебайұлы, былтыр Қытайға астық 1 миллион 300 мың тоннаға қосымша тасымалданды, яғни 2 миллион 100 мың тонна астық тасымалданды. Соның ішінде 1 миллион 400 мыңы контейнермен тасымалданды.

Мәселені шешудің екі жолы бар. Біріншісі – қытайлық тараптың өздерінде арнайы астықты қабылдайтын терминал салынып жатыр. Бірақ ол көп жылдан бері салынып жатыр, оның құрылысы аяқталмай жатыр. Биыл соның құрылысы аяқталса, онда ол біздің астық тасымалдайтын вагондарымыздың айналымын тездетуге мүмкіндік береді, яғни келеді, сол терминалда астық тасымалдайтын вагондардың ертерек айналымына мүмкіндік береді. Қытай тарабымен біздің келіссөз жүргізіп жатқан себебіміз сол терминалдың құрылысын, арнайы қойманың құрылысын тездету. Бұл бірінші бағыт. Ал екінші бағытқа келсек, Қытай тарабы тауарларды біз жаққа контейнермен алып келеді. Контейнер бос кетпеу үшін бізді олар көбірек контейнермен тасымалдауға ынталандырып отыр, яғни қазір біздің екінші жолымыз бәрібір сол контейнермен тасымалдау. Ол шамалы қымбаттау болады. Бірақ былтыр 2023 жылы 2022 жылмен салыстырғанда 630 мың тоннадан көп астық сол контейнермен тасымалданды, яғни жолы екеу, біріншісі – Қытайдағы қойманың жалпы құрылысы біткеннен соң вагон айналымы тездетіледі, ал оған дейін осы контейнермен тағы да көбірек тасымалдайтын боламыз.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Нұғманов Амангелді Шайхоллаұлына беріледі.

НҰҒМАНОВ А.Ш. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрақтарым Көлік министріне. «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының басшылығының құлағына алтын сырға.

Құрметті Марат Кәрімжанұлы! Елімізде 60-қа жуық теміржол вокзалы бар, олар арқылы миллиондаған жолаушылар, оның ішінде шетелден келген туристер өтеді. Вокзалдардың басым бөлігі «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының меншігінде, ал кейбіреулері жергілікті атқарушы органдардың меншігінде. Бүгінгі таңда вокзал ғимараттарының көпшілігі (50-ден астамы) ішкі бөлмелері, тағы басқа құрылымдары санитарлық норма талаптарына сай емес, шатырлары, сыртқы түр сипаты, баспалдақ алаңдары, инженерлік және кәріз жүйелері күрделі жөндеуді қажет етеді. Вокзал аялдамалары заманауи талаптарға сай келмейді.

Өткен жылы министрлік 2027 жылға қарай барлық дерлік теміржол вокзалдарының инфрақұрылымы мен ғимараттарын жөндеуді жоспарлап отырғанын айтты. Бірақ жұмыс ақыры басталмады және 2027 жыл деген өте ұзақ мерзім, нақты орындалу мерзімі 2025 жылы болса құба-құп болар еді. Жалпы, XXI ғасыр талабына сай әрбір өмір сүру күні халқымызға қайта оралмайтыны өзіңізге әбден мәлім. Ал жалпылама Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының инфрақұрылымына кіретін вокзалдар кімнің меншігіне жатса да оны қадағалауды министрліктің құзыретінен ешкім алған жоқ. Осыған байланысты сұрақтарым бар.

Бірінші. Осы барлық айтылған мәселелер бойынша жуық арада жедел түрде қандай шаралар қолға алынбақ?

Екінші. Жалпы, мемлекет тарабынан халыққа сапалы қызмет көрсету Үкімет басшысының ең жоғарғы талабы емес пе еді?

Үшінші. Халық арасында темір жол саласын «мемлекет ішіндегі мемлекет» деген қағида бар. Үкіметтен өтіне сұрайтыным, осы салаға тәртіп орнататын кез келген жоқ па? Рақмет.

ҚАРАБАЕВ М.К. Сұрағыңызға рақмет, Амангелді Шайхоллаұлы. Бізде қазір күрделі жөндеуден өткен тек Қызылорданың вокзалы. Былтыр аяқталды. Оны Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамынан алып, әкімдікке белгілі бір мерзімге беріп, Қызылорда вокзалын аяқтаған соң, қайтадан «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамына қайтарып береді.

Сонымен қатар тағы үш вокзал күрделі жөндеуден өтіп жатыр. Оның үшеуін де «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамынан алып облыс әкімдігіне бердік. Павлодар вокзалы жеке кәсіпкердің әлеуметтік жауапкершілігі шеңберінде істеп жатыр, ол биыл бітеді. Сондай-ақ осы жылдың бірінші жартыжылдығында Шымкент пен Түркістанның вокзалы бітеді. Олар да жекеменшігіне алып, өз есебінен істеп жатыр.

Қалған айқындалған 59 вокзалдың ішінен тағы 55 вокзал қалып тұр, олар бойынша жобалау-сметалық құжаттама әзірленіп жатыр. Олардың бәрін «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамынан алып, әкімдікке қайта жаңғырту мерзіміне беріп, одан соң «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамына қайтарып аламыз. Біз биыл құжатын әзірлейміз, келесі жылы күрделі жөндеу жұмыстарын бастаймыз. Әкімдік те өзінің бюджетіне қарап отыр. Сырты, аула әкімдіктің есебінен жасалады, ал ғимаратты толық өзіміздің есебімізден жасаймыз.

Біз басында бірінші кезеңде орташа жөндеу, екінші кезеңде перрон және басқа жағын жасаймыз деп екі кезеңге бөліп едік. Бірақ бірнеше өңірде әкімдіктерден де, халықтан да бәрін бірден жасайық деген сұраныс болды. Сондықтан біз қазір қалған 55 вокзалдың құжаттамасын әзірлеп, биылға бюджеттен ақша қойып, келесі жылы құрылысын бастаймыз. Сонда да біз 2025 жылы аяқтай алмаймыз, 2026 жылы аяқталатын болады. Рақмет.

ТӨРАҒА. Сөз депутат Шиповских Геннадий Геннадиевичке беріледі.

ШИПОВСКИХ Г.Г. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының төрағасы Сауранбаев Нұрлан Ермекұлына.

Құрметті Нұрлан Ермекұлы! Жақында сіз ұлттық компанияның кірісі өткен жылмен салыстырғанда 29,3 пайызға өскенін мәлімдегенсіз, яғни 1,9 триллион теңгені құрап отыр деп айтқан болатынсыз. Әрине, бұл көбінесе жүктердің транзиттік айналымының ұлғаюына байланысты екенін бәріміз жақсы түсініп отырмыз. Алайда бұл мәселенің екінші жағы бар.

Екінші жағы бүгінгі күні «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының ішкі және сыртқы номиналды қарызы 2,5 триллион теңгені құрап отырғаны. Ұлттық компанияның бұл қарызы туралы Парламент депутаттары дабыл қағып, депутаттық сауалдар жолдаған болатын, оның ішінде мен де бармын. Бірқатар бұқаралық ақпарат құралдарына да бұл мәселе шыққан болатын. Өкінішке қарай, біз ол депутаттық сауалдарға мардымсыз жауап алған болатынбыз. Біз ол жауаптарға мүлдем қанағаттанған жоқпыз.

Құрметті Нұрлан Ермекұлы, осыған байланысты өзіңізге бірқатар сұрақтарым бар.

Біріншіден, бүгінгі күні ұлттық компанияның ішкі және сыртқы номиналды қарыздарын азайту үшін қандай жұмыстар атқарып жатырсыздар?

Екіншіден, осы компанияны несиелендіруді азайту жоспары тарифтік саясатқа, компанияға әсер ете ме, әлде етпей ме? Рақмет.

ТӨРАҒА. Нұрлан Ермекұлы, жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Геннадий Геннадиевич, сұрағыңызға рақмет.

Өте дұрыс айттыңыз, біздің 2,9 триллион қарызымыз бар. Соңғы уақытта жасаған жұмысымыз: структурасын өзгерттік. Бұрынғы кезде ол коммерциялық банктің ақшасы болса, қазір олар АҚШ Эксимбанкінен алынған ақша, француздардан олардың Үкіметінің кепілдігімен алынған ақша, одан кейін біздің Ұлттық қордан алып отырған ақша. Соған байланысты біздің 2,9 триллион теңге жеңілдікпен қайтарылады, ол дисконтированный

бізде 2 триллион теңге болып отыр. Осы ақшаны болашақта қайтару үшін біздің 3 жылымыз бар.

Бірінші – тарифті көтеру. Өйткені ол ақшаның көбі инфраструктура саласына жаратылды. 2,5 мың километр теміржол сол ақша соғылған.

Екінші – капитализация.

Үшінші – біздің транзитті көбейту. Қазір осы үш мәселемен айналысып жатырмыз. Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Арубаев Сәкен Қаланұлына беріледі.

АРУБАЕВ С.Қ. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрақтарым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының төрағасы Сауранбаев Нұрлан Ермекұлына.

Жамбыл облысы Тұрар Рысқұлов ауданы Луговой ауылындағы теміржол өткеліне қазір бір ғасырға жуық уақыт өтті. Аталған өткелмен Луговой ауылының солтүстігінде қоныстанған 4 мың адам, қосымша маңайындағы 8 елді мекендегі 5 мың 25 адам, сонымен барлығы 10 мыңға жуық адам осы өткелмен жүреді.

Ауыл ортасынан өтетін темір жолдан жолаушы және жүк пойыздарының саны тәулігіне 85-90 құрайды. Сондай-ақ облыстық мәндегі осы «Луговой-Тәтті» жолы арқылы тәулігіне 1 мың 500-ге жуық көлік өтеді.

Статистикалық мәліметтерге сәйкес өткел маңында құқық бұзушылық деректері жиіленіп, өткен жылдың қорытындысымен 420 адамға әкімшілік хаттама толтырылса, өткелдің жабық тұрғанына қарамастан заң бұзған 41 көлік жүргізушісіне айыппұл салынған.

Пойыздар бірінен кейін бірі өткен жағдайда автокөлік кептелісі бірнеше сағатқа созылып, салдарынан ауыл тұрғындарының жұмысқа, мектепке, балабақшаға кешігуі, ауыр жағдайдағы науқасқа жедел жәрдем көлігінің уақытында жете алмау жағдайлары жиілеп орын алуда. Соңғы кездері аталмыш елді мекендердің тұрғындары өткел орнына аспалы көпір салып беру жөніндегі мәселені жиі көтеріп, наразылықтарын білдіруде. Осыған байланысты сұрақ бар.

Тұрғындардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету және көлік қозғалыстарын жеңілдету мақсатында Луговой ауылындағы теміржол өткеліне аспалы көпір салу қашан өз шешімін табады?

Бұл тұрғындар тарапынан 10 жылдан аса көтеріліп келе жатқан мәселе. Рақмет.

ТӨРАҒА. Жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е.Сәкен Қаланұлы, сұрағыңызға рақмет.

Бұндай сұрақтар жиі көтеріледі. Бірақ заң бойынша ондай көпірлер жергілікті органдар арқылы соғылады. Біздің тарифымызда ондай ақша жоқ. Мысалы, осындай бір көпірді соғу 3-5 миллиард теңге тұрады. Ол біздің тарифке кіргізілген жоқ. Содан кейін

осындай мәселелердің барлығын жергілікті атқарушы органдар арқылы шешу керек. Рақмет.

ТӨРАҒА. Сөз депутат Рысбекова Ләззат Тұяқбайқызына беріледі.

РЫСБЕКОВА Л.Т. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының өкіліне бағытталады.

В прошлом году Сенатом Парламента был принят закон по вопросам административной реформы. В рамках данного закона по инициативе депутатов Сената срок действия временной балансирующей платы был установлен на бессрочной основе. Позже соответствующие поправки были внесены и в Налоговый кодекс.

Как известно, механизм временной балансирующей платы направлен на субсидирование убыточных пассажирских перевозок за счет средств ТОО «КТЖ – Грузовые перевозки». В этой связи следующие вопросы.

1. Какой размер субсидирования пассажирских перевозок и какую долю обеспечила временная балансирующая плата за 2023 год?

2. Как повлияло введение балансирующей платы на модернизацию пассажирских перевозок?

ТӨРАҒА. Жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Рақмет, Ләззат Тұяқбайқызы.

Спасибо за то, что Сенат поддержал и принял временную балансирующую плату. Эта система основана на том, что пассажирские перевозки субсидируются грузовыми перевозками. Когда этого механизма нет, мы вынуждены оплатить все налоги и потом субсидировать.

Временная балансирующая плата позволяет компании субсидировать пассажирские перевозки. Это механизм. Поэтому это не идет на модернизацию, это идет на субсидирование пассажирских перевозок. Размер субсидий колеблется от 60 до 90 миллиардов тенге в год. Спасибо.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Нәутиев Әлібек Ибатуллаұлына беріледі.

НӘУТИЕВ Ә.И. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының басшысына жолданады.

Елімізде темір жол көлігінің техникалық және технологиялық артта қалуы оның жүк және жолаушылар тасымалы саласындағы басқа көлік түрлерімен салыстырғанда бәсекеге қабілеттілігін төмендетеді. Бұл елдің транзиттік әлеуетіне де теріс әсер ететіні белгілі.

Оны арттыру үшін бірқатар мәселелерді шешу қажет, соның ішінде магистральдық темір жолдардың жылдамдығын арттыру. Осыған орай сұрағым бар.

Қозғалыстың орташа учаскелік және орташа техникалық жылдамдығын арттыру үшін сіздердің тараптарыңыздан қандай шаралар қабылданып отыр? Рақмет.

ТӨРАҒА. Нұрлан Ермекұлы, жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Сұрағыңызға рақмет.

Әлібек Ибатуллаұлы, бұл біз үшін өте маңызды сұрақ. Өйткені бізде 16 мың километр темір жол бар, оның ішінде 4,5 мың километр шпал ағаштан жасалған. Жөндеу жағына келсек, 2,5 мың километр мерзімі өткен темір жолдар. Егер оларға жөндеу жасамаса, ол жердегі жылдамдығын төмендетеді.

Сіз білесіз, қазіргі кезде бізде 11 мың километрге жөндеу жасау туралы Президенттің тапсырмасы бар. Сол тапсырма бойынша 2030 жылға дейін біз 11 мың километрге жөндеу жүргіземіз. Мысалы, өткен жылы біз бұрынғы уақытпен салыстырғанда жөндеу жұмысының қорын екі есе көбейттік. Біз осындай жұмыстарды атқарамыз. Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Бұқтұғұтов Шәкәрім Сабырұлына беріледі.

БҰҚТҰҒҰТОВ Ш.С. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің Марат Кәрімжанұлына екі сұрағым бар.

На сегодня движение поезда 69/70 «Алматы-2 – Оскемен-1» приостановлено. От населения области поступают многочисленные обращения о необходимости возобновления данного сообщения ввиду того, что время в пути поезда 351/352 «Алматы-2 – Оскемен-1» составляет более 27 часов, тогда как время в пути поезда 69/70 «Алматы-2 – Оскемен-1» составляло менее 19 часов, было оснащение современными вагонами Тальго. В этой связи у меня два вопроса.

Первый вопрос. Какая перспектива по возобновлению скоростного маршрута поезда 69/70 «Алматы-2 – Оскемен-1»?

Второй вопрос. Ранее ОАО «РЖД» на протяжении многих лет выполнялся железнодорожный маршрут «Риддер – Томск», к сожалению, он приостановлен в 2019 году.

В ходе Вашего визита в декабре 2023 года в Восточно-Казахстанскую область было проинформировано население, что запуск поезда «Риддер – Томск» пока невозможен для возобновления. Вместе с тем было проинформировано, что с Министерством транспорта Российской Федерации будет проработана возможность возобновления сообщения со стороны ОАО «РЖД».

Меня интересует, какая сегодня ситуация по решению данного вопроса? Рақмет.

ТӨРАҒА. Марат Кәрімжанұлы, жауап беріңіз.

ҚАРАБАЕВ М.К. Спасибо за вопросы, Шакарым Сабырович.

По вопросу вагонов Тальго. Сейчас мы не рассматриваем возврат вагонов Тальго, поскольку это был коммерческий маршрут, убытки составили 524 миллиона тенге, то есть это была дополнительная субсидия со стороны государства. Если сейчас вагоны Тальго

функционируют по 15 маршрутам, из них только два маршрута окупаются, остальные 13 маршрутов не окупаются, ложатся как дополнительная нагрузка на государственный бюджет.

Вместе с тем тот поезд, который сейчас идет по направлению «Алматы – Оскемен», для нас приоритетно обновление его вагонного парка, из 36 вагонов сейчас 34 вагона год за годом обновляются. В двух старых вагонах, которые сейчас функционируют, имеются купе для людей с особыми потребностями. Когда такие вагоны дополнительно поступят, мы их тоже обновим.

В части маршрута «Томск – Риддер» соответствующие переговоры с ОАО «РЖД» и Министерством транспорта Российской Федерации состоялись. Есть ряд вопросов, по которым к нам обращается Министерство транспорта Российской Федерации, мы их паритетно решаем.

В целом направлено письмо, поднят вопрос. Следующие переговоры состоятся в марте. На сегодня есть устная поддержка о возобновлении маршрута «Томск – Риддер», исходя из возможностей ОАО «РЖД». Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Орынбасаров Бекбол Тілеумұратұлына беріледі.

ОРЫНБАСАРОВ Б.Т. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрақтарым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының басшысына.

Теміржол елдің экономикасының күретамыры деп айтсам артық болмаған болар. Оның ішінде жүк тасымалы еліміздің тыныс-тіршілігін түгел қамтамасыз етіп отырғаны бәрімізге мәлім.

Біз өңірлерге барып сайлаушылармен кездескен кезде бизнес өкілдерінің қоятын сұрақтарының бірі – жүкті уақытында алу. Бұл мәселе кей кездерде бес күннен он бес күнге дейін жетеді екен. Біз оны зерттеп-зерделеп қарады. Бұл жерде бір мәселе бар. Тасталған пойыздар (брошенные поезда) деген бар. Бұрындары оның саны 100 болса, қазіргі таңда 500-ге дейін жетеді екен. Бұл масқара ғой. Бұл жерде бір жағынан бизнес өкілдерінің шығыны бар, екінші жағынан «Қазақстан темір жолы» компаниясының да шығыны бар, яғни упущенные экономические выгоды. Бұрын бұндай мәселелер туындаған кезде басшылар бұны диспетчерлермен күні-түні бақылауда ұстайтын еді. Қазір осы жұмысты ұйымдастыру артта қалып бара жатқан сияқты.

Бұл кемшіліктерді жіберген тұлғалардың кімдер екені бәрімізге белгілі. Жалпы, бизнес өкілдерінің қанша шығынға ұшырағаны туралы мәліметтер бізде бар. Сіздер осы 400-500 тасталған пойыздан қанша экономикалық мүмкіндік алатын едіңіздер (упущенные экономические выгоды), соның санын айтып берсеңіздер және осы мәселеге қатысты басшылардың жауапкершілігі бар ма?

Екінші. «Жолаушылар тасымалы» акционерлік қоғамы бар. Біз оны кезінде шетел инвесторларына сенімгерлік басқаруға бердік, бірақ одан түскен пайданы біз мүлдем көрген жоқпыз, жаңа өздеріңіз айтқандай, не сервис жағынан, не баға жағынан. Қалай болды, солай

тұрды. Соңғы кезде әлеуметтік желіде шетел инвесторлары келеді екен, сенімгерлік басқаруға алады екен деген мәселе қайта көтеріле бастады. Менде бір сұрақ бар.

Бірінші келген инвесторлардың есебі бар ма? Біздер осыдан қандай мультипликативтік эффект алдық, біз осыдан пайда көрдік пе? Себебі баға қалай болды солай тұр, сервистің жағдайы да сондай.

Осы екі мәселені көтеріп отырмын, осыған тұщымды жауап берсеңіздер жақсы болар еді. Рақмет.

ТӨРАҒА. Нұрлан Ермекұлы, жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Сұрақтарыңызға рақмет.

Тасталған пойыздар туралы. Ол бұрын болған, оның саны 500-600 пойызға дейін жететін. Қазірге уақытта оны алты есеге төмендеттік, соңғы алты айда ондай мәселе туындаған жоқ.

Тасталған пойыздар жөнінде айтып кетейін. Мысалы, көмір салатын үлкен разъезд, ол жерге біз вагондарымызды екі-үш күнге әкеп қоямыз, сонда ол тасталған пойыз болып есептеледі. Ол тұрады. Өйткені ол жерде көмір тиелетіндіктен басқа пойыздар да келеді. Сонда негізгі норматив 60-70 пойыз болуы керек. Достық станциясына апарғанда Қытай ол жерге келгеннің бәрін қабылдамайды. Сөйтіп нормативтегі 60-70 пойыз тасталған пойыздың қатарына қосылады. Негізі қазіргі уақытта ондай мәселе жоқ, оны алты есеге төмендеттік. Қазір жағдай қалыпқа келді.

Вагон айналымы жөнінде көтердіңіз. Егер айналым төмендесе, онда жүк жөнелтуші вагондарды жалға алуы керек, өйткені оның вагондары жетпейді.

Өткен жылдары бізде 115 мың вагон болған, ал қазіргі уақытта 85. Өйткені қазір біздің жылдамдық жақсы, нормативке сәйкес. Сондықтан жүк жөнелтушілер жалға алған вагондарын Ресейге, Өзбекстанға қайтарып жатыр.

Келесі мәселе тікелей «Deutsche Bahn» компаниясына байланысты. «Deutsche Bahn» компаниясымен келісімшарт 2019 жылы жасалынған. Сіз олардың есебі бар ма дедіңіз. Біздің оған төлеген ақшамыз 4,7 миллиард теңге, одан бізге түскен табыс 12 миллиард теңге. Ол ақша қайдан шықты? Біздің өте жақсы мамандарымыз бар, бірақ олар Еуропадағы нарықты білмейді. «Тальго» компаниясымен келісімшарт жасасқанда қай қосалқы бөлшектің қанша тұратыны, сервисі қандай болатыны және басқа мәселелер реттелді. Елімізге Германияның Президенті Штайнмайер келген кезде біз олармен біздегі жолаушылар тасымалын түгел өзгерту бойынша жаңа жобаны қарастырдық. Ол хабтық жүйе. Хабтық жүйеге өткенде әлемдегі технология жасалынады. Ол жүйені игеру қиындау, сондықтан сіздердің қолдауларыңыз қажет болады. Рақмет.

ТӨРАҒА. Сонда немістің компаниясына сенімгерлік басқаруға беретіндей ниеттеріңіз бар ма? Олармен жұмыс істеудің формасы қандай?

САУРАНБАЕВ Н.Е. Шарт бойынша.

ТӨРАҒА. Сол шарт бойынша олардың міндеттемелері қандай, біздің міндеттемелеріміз қандай?

САУРАНБАЕВ Н.Е. Шарт «Success fee» деп аталады. Олар түскен ақшадан табысын табады. 2019 – 2021 жылдары біз оларға 4,7 миллиард төледік, ал олардан тапқан ақшамыз 12 миллиард болды. Бұл «Тальго» компаниясымен жасалған шарттан тапқан экономия. Сонда бұл біз үшін өте жақсы шарт.

ТӨРАҒА. Енді сол форманы қайтадан қайталайтындай ниеттеріңіз бар ғой?

САУРАНБАЕВ Н.Е. Иә, сол форма және хабтық жүйеге өту үшін ол жерде технология, яғни олардың мультимодалдық бағдарламасы бар, жобалары бар. Сол жобаны Қазақстанда игеру керек. Мысалы, бізде кеңес заманынан қалған Семейден Маңғыстауға шейін үлкен линиялар бар. 300 километрге дейін автобус пен такси болады, ал 300 километрден 1 мың 200 километрге дейін теміржол, одан ары қарай ұшақ, яғни әуе қатынасы болуы керек. Бүкіл әлемде солай. Біз сондай жүйеге көшуіміз керек. Алматыда, Астанада, Шымкентте үлкен хабтар болады, сол жерден тікелей маршруттық пойыздар жүреді.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Шайдаров Серік Жаманқұлұлына беріледі.

ШАЙДАРОВ С.Ж. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым Марат Кәрімжанұлына және «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясының басшысына.

Вопрос по железнодорожному вокзалу города Жезказгана. Вы знаете, что создана Улытауская область, это сейчас областной центр. Здание вокзала 1941 года постройки. Когда создали область, был принят Комплексный план развития Улытауской области. Он принят постановлением Правительства. В пункте 78 обозначена реконструкция железнодорожного вокзала города Жезказгана. Ответственные АО «НК «КТЖ» и соответствующее министерство. Срок был 2023 – 2024 годы. К сожалению, на сегодня работы не начаты. Помимо этого, было поручение Первого заместителя Премьер-Министра Романа Скляра по этому вопросу, протокольное поручение. Но работы не начаты.

Как дальше этот вопрос будет двигаться? Вы сказали, что до 2026 года и так далее. Это областной центр, надо учесть, что пассажиропоток увеличивается. Мне кажется, это надо взять во внимание. Если комплексный план принят Правительством, то должен выполняться, в том числе протокольные поручения должны выполняться. Или это плохое планирование? Нам непонятно, почему до сих пор вопрос не продвигается. Спасибо.

ТӨРАҒА. Марат Кәрімжанұлы, жауап беріңіз.

ҚАРАБАЕВ М.К. Спасибо за вопрос.

В целом Улытауской области со стороны министерства уделяется особое внимание. Это не просто слова. Постараюсь объяснить.

Что касается конкретно вокзала, то он есть в том плане, сейчас идет разработка проектно-сметной документации, только в следующем году по завершении проектно-сметной документации пойдем на реконструкцию. В текущем году на текущий ремонт, который ежегодно предусмотрен, только на это средства есть. То есть в текущем году не будет выполняться объем работы.

В части того, какую поддержку оказываем области. Допустим, в этом году начинается строительство дороги «Жезказган – Кызылорда», именно часть по Жезказганской области.

Кроме этого, у области была проблема по завершению в связи с удорожанием проектов автомобильных дорог «Атасу – Каражал», также к «Жошы хан». По этим дорогам мы дополнительно помогаем области, в том числе один из вариантов, который рассматриваем, на республиканский баланс принять, чтобы завершить эти дороги, потом обратно вернуть.

По аэропорту. Он находится в ведении «Казахмыса», он хочет обратно вернуть государству. Мы сейчас разговариваем в части того, если государство будет контролировать взлетно-посадочную полосу, тогда терминальный комплекс будет за «Казахмысом», его реконструкция.

По железнодорожному вокзалу, он будет только по завершении проектно-сметной документации Спасибо.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Жүнісов Талғат Тұрлыбекұлына беріледі.

ЖҮНИСОВ Т.Т. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Мой вопрос адресован Министру транспорта.

Марат Каримжанович! В конце декабря прошлого года был отменен железнодорожный маршрут поезда Тальго сообщением «Алматы – Петропавловск», что вызвало массу недовольства со стороны пассажиров. Особенно зимой, когда из-за метелей и морозов отменяют авиарейсы и закрывают автотрассы, поезд остается самым надежным транспортом.

В одном из Ваших выступлений было заявлено, что данный маршрут экономически неэффективный и загружен всего на 13 процентов, а также было сказано, что маршрут будет запущен в феврале текущего года после субсидирования поездок.

15 декабря прошлого года поезд Тальго все-таки запустили, но только до Астаны и обратно в Алматы, а до Петропавловска поезд не ходит и по сей день.

Аналогичные отмены маршрутов были и сообщением «Алматы – Мангистау».

Вместе с тем авиарейсы из Кокшетау и Петропавловска субсидируются из бюджета уже давно, что практически сопоставимо со стоимостью маршрута поезда Тальго, только это позволяет наладить стабильное сообщение жителей северных регионов с Астаной и Алматы. Например, с Петропавловска в столицу самолеты летают каждый день, с Алматы – пять раз в неделю, с Кокшетау – три раза в неделю. В вашем ведомстве пообещали

продолжить субсидирование этих рейсов и в этом году. В этой связи у меня несколько вопросов.

Первый вопрос. С чем связана низкая загруженность железнодорожного маршрута? Какие меры принимаются министерством для решения данной проблемы? Проводилась ли разъяснительная работа с населением тех регионов, где были отменены рейсы?

Второй вопрос. Какой объем субсидий на данные железнодорожные поездки предусмотрены в этом году? Рақмет.

ТӨРАҒА. Жауап беріңіз.

ҚАРАБАЕВ М.К. В части разъяснительной работы мы проводили только в рамках поездки в область. Это было в декабре. 15 декабря этот маршрут дополнительно запустили за счет средств АО «НК «КТЖ».

Да, действительно, министерством было сообщено, что будем субсидировать этот маршрут. К сожалению, в декабре уже был утвержден бюджет. На этот год в бюджет еще не заложили. Но в целом маршрут возобновим за счет субсидирования. Объем субсидий составляет примерно 424 миллиона тенге. В рамках первого уточнения бюджета деньги заложим и обеспечим проезд на Тальго по данному маршруту.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Келесі сөз депутат Қалтаева Ләззат Молдабекқызан беріледі.

ҚАЛТАЕВА Л.М. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Мой вопрос адресован Министру транспорта.

Вы сказали, что поступают в ближайшем будущем вагоны, предназначенные для пассажиров с инвалидностью. Я хотела бы сказать, что на самом деле ко мне поступает много обращений, что таких мест катастрофически не хватает, люди не могут купить билеты, потому что потребность намного больше, чем ресурсы.

Первый вопрос. Каким образом вы мониторите потребность в этих местах, в этих вагонах? Есть ли у вас планы? Возможно, нужно внести изменения в законодательство, чтобы изменить нормативные подходы в этом плане, потому что мобильность людей с инвалидностью, к счастью, увеличивается в последнее время.

Второй вопрос. Ко мне обращаются люди с инвалидностью и многодетные семьи по тарифной политике. Какие планы и подходы в тарифной политике именно в отношении этих двух категорий? Спасибо.

ТӨРАҒА. Жауап беріңіз.

ҚАРАБАЕВ М.К. Рақмет.

В целом по людям с особыми потребностями. Если позволите, добавлю по авиа и такси.

Первое. Мы тоже отдельно встречались и обратили внимание, что по Астане для маломобильных людей всего четыре такси было. Нас поддержал Фонд развития

промышленности, в этом месяце будет выделено этой компанией 10 машин, то есть в Астане теперь будет 14 машин.

Действительно, как упомянули, приходится записываться за неделю. Этот вопрос будет кардинально решен.

Дополнительно отработали по авиации. То есть для первой категории один раз в год бесплатный перелет, для второй категории – 50 процентов скидка за счет авиакомпаний «SCAT» и «Air Astana».

Была еще просьба о том, чтобы можно было билет покупать онлайн, то есть сейчас нужно ехать и покупать в кассе. Сейчас этот момент дорабатываем, он тоже будет решен.

Относительно железных дорог. В тех объемах, в которых мы закупаем, в этом году – 194, в следующем – 168, это отечественного производства, дальше 567 – это Stadler, то есть вагоны для людей с особыми потребностями имеются. По количеству можем дополнительно отработать, исходя из потребностей. По сути, мы можем менять конфигурацию, чтобы были дополнительные вагоны.

Если позволите, дополнительно отработаем этот вопрос, чтобы посмотреть спрос, потому что по железнодорожному транспорту вопрос не поднимался. Когда проводили встречи, в основном поднимались вопросы по авиа и такси.

По тарифам для многодетных сейчас не готов ответить. Подойду обязательно. Спасибо.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Толамисов Амангелді Ғабдылқәрімұлына беріледі.

ТОЛАМИСОВ А.Ғ. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Менің сұрағым «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының басқарма төрағасы Нұрлан Ермекұлы Сауранбаевқа.

Біз өңірлерді аралау кезінде сіздің құзырыңыздағы екі мәселе көтерілген болатын. Жетісу облысындағы Текелі қаласында кірме жолдардың жағдайы қазір қиындық туғызып тұр. Өйткені 2018 жылдан бері ол жерде екі рет вагондардың рельстен шығуы орын алды. Соңғысы 2023 жылғы 18 қазанда көмір тиеген үш вагон рельстен шығып, оның шығындарын Текелі энергетикалық кешені көтерді. Бұл кірме жолдар «Асар жол» жауапкершілігі шектеулі серіктестігінің меншігінде. Мәслихат тарапынан оны өздеріңіздің баланстарыңызға алуға байланысты сіздерге де, бізге де хат жазылды. Бұған байланысты депутат Ғалиасқар Төлендіұлы Сарыбаев екеуіміз жауапкершілігі шектеулі серіктестігінің басшысы Мұхитовпен кездестік. Басшы оған қарсы емес екенін айтты, бірақ сату бағасының төмендігін, яғни оны кезінде қымбатқа алғанын тілге тиек етеді. Бұл мәселе бойынша біз Бас көлік прокуратурасына мән-жайды тексеру бойынша хат та жолдадық. Олардың жауабы бойынша құзырлы орган мен мекемелерден бізге жауап келеді деді, бірақ әлі күнге дейін хат келген жоқ. Осы мәселені шешуге қолдау көрсетсеңіз.

Сонымен қатар Көксу ауданында Айнабұлақ және Лабасы деген ауылдық округтердің жанында орналасқан екі теміржол өткелінің жабық болуына байланысты халықтың кішкене наразылығы бар, себебі Айнабұлақ ауылдық округіне қарасты қосалқы шаруашылық (подхоз) – ПЧ-45 ауылына қатынау қиындап тұр. Сол ауылдың балаларын

мектепке тасу үшін сол өткелдің жабық болуына байланысты 15 километр республикалық жолды айналып өтеді. Жолаушыларды да сол республикалық жолдың бойына қалдырып кетеді. Бұл жағдай жол-көлік апаттарына әкеп соғуда.

Екінші. Лабасы ауылдық округіне қарасты өткелдің арғы жағында 25 шаруа қожалығы мен 1 өндіріс кооперативі 210 гектар суармалы жерге егістік жұмыстарын жүргізеді. Ол жерлерге жету үшін Мәмбет ауылы арқылы 18 километр жерді айналып өтеді. Ал егер өткел ашық болған жағдайда бұл 1 километрді ғана қамтыр еді. Аудан әкімдігі тарапынан сіздерге хат жолданған. Осы екі теміржол өткелінің ашылуына рұқсат берген жағдайда барлық техникалық жөндеу жұмыстарын өз жауапкершілігіне алатындықтарын да жеткізген. Сондықтан осы екі мәселенің шешілуіне қолдау көрсетуіңізді сұраймыз. Осы мәселеге байланысты не айта алар едіңіз?

ТӨРАҒА. Нұрлан Ермекұлы, жауап беріңіз.

САУРАНБАЕВ Н.Е. Иә, сіз айтып жатқан жағдайлар болып тұрады. Бізде бір жылда вагондардың рельстерден шығуы 280 рет болады. Оның көбісі кірме жолда болып жатыр. Енді магистральдық жолда да сондай орын алып отыр. Оның бәрі темір жолдың тозуына байланысты, ол бүгінгі күні 57 пайызға жетті.

Сіз жаңа көтеріп кеткен мәселені біз қолдаймыз. Ол мәселені жан-жақты қарастыру керек.

ТӨРАҒА. Жақсы. Оны енді Амангелді Ғабдылкәрімұлымен және сол өңірдің депутаттарымен тағы кездесіп, осы мәселеге байланысты нақты ұстанымдарыңызды айтып, көмектеріңізді берерсіздер деп сенеміз.

Құрметті әріптестер, басқа сұрақтар жоқ.

Рақмет, Марат Кәрімжанұлы. Орныңызға отырыңыз.

Регламентке сәйкес бұл мәселе бойынша қаулы қабылдауымыз керек. Қаулының жобасы сіздерде бар. Сұрақтарыңыз бар ма, әріптестер?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Олай болса қаулыны дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Қаулы қабылданды.

Құрметті әріптестер! Бүгін талқыланған мәселе Мемлекет басшысының ерекше бақылауында екенін жақсы білесіздер. Президент Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаев бұл саланың еліміз үшін стратегиялық маңызын үнемі айтып келеді. Экономиканың күретамыры саналатын көлік-логистика инфрақұрылымы ел дамуын алға бастайтын негізгі күшке айналуға тиіс. Осы ретте теміржол саласына ерекше басымдық беріліп отыр. Сол себепті Президент «Қазақстан темір жолы» ҰК» АҚ-ның қызметін жандандыруға арналған нақты тапсырмалар берді.

Түпкі мақсат – елімізді Еуразия құрлығындағы басты транзитті хаб ретінде қалыптастыру. Бұл мақсатқа қол жеткізу үшін бәріміз жұмылып жұмыс істеуіміз қажет.

Бүгінгі талқылау осы саладағы жұмыстарды зерделеп, олардың тиімділігін арттыруға өз үлесін қосады деп ойлаймыз.

Жақында өткен Үкіметтің кеңейтілген отырысында Мемлекет басшысы бірінші жартыжылдықта теміржол саласындағы өзекті мәселелерді шешу жолдарын қамтитын бағдарламалық құжат қабылдау керектігін атап өтті. Сондықтан отырыста айтылған барлық ұсыныстар мемлекеттік органдар мен осы салада жұмыс істейтін ұйымдардың назарынан тыс қалмауы керек. Сондай-ақ әзірленетін бағдарламалық құжатта бүгін сенаторлар көтерген мәселелердің де шешу жолдары айқындалады деп сенеміз. Осы бағытта Сенат өз тарапынан заңнамалық және сараптамалық көмек көрсетуге дайын.

Марат Кәрімжанұлы, шақырылған лауазым иелері, Сенатқа келіп депутаттық сауалға мазмұнды жауап бергендеріңіз үшін алғыс білдіреміз. Алдағы уақытта да ел мүддесі үшін бірлесіп нәтижелі жұмыс істейміз деп сенеміз.

Осы мәселе бойынша шақырылған азаматтарға рақмет.

Құрметті әріптестер, күн тәртібіне қосымша енгізілген мәселе бойынша комитет отырысын өткізу үшін 10 минутқа үзіліс жариялаймын.

ҮЗІЛІС.

ҮЗІЛІСТЕН KEЙІН.

ТӨРАҒА. Құрметті депутаттар, тіркеуден өтулеріңізді сұраймын. Тіркеу режимі қосылсын.

Қажетті кворум бар. Жұмысымызды жалғастырайық.

Құрметті әріптестер, күн тәртібіне қосымша енгізілген мәселе «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын екінші оқылымда қараймыз.

Сөз депутат Арубаев Сәкен Қаланұлына беріледі.

АРУБАЕВ С.К. Рақмет.

Құрметті Мәулен Сағатханұлы, құрметті әріптестер! Заң Сенат отырысында қаралды және бірінші оқылымда мақұлданды.

Заң жайылымдарды басқару және пайдалану саласындағы қолданыстағы заңнаманы жетілдіру мақсатында әзірленіп, Жер және Орман кодекстеріне, сондай-ақ Қазақстан Республикасының үш заңына өзгерістер мен толықтырулар енгізілді.

Заңда бірқатар заңнамалық актілерге өзгерістер мен толықтырулар қаралды. Олар: ауыл шаруашылығы жануарларының санын жүктеме нормасының 20 пайызынан 50 пайызына дейін ұлғайту арқылы мал жаюға қажетті жайылымдарды пайдаланбау фактілерінің өлшемшарттарын қатаңдату;

халықтың мұқтажын қанағаттандыруға арналған жайылымдарды ауыл шаруашылығы алқаптарының басқа түрлеріне ауыстыруға тыйым салуды;

жергілікті атқарушы органдардың жайылымдардың тозуына және шөлейттенуіне қарсы күрес, сондай-ақ жайылымдардың суландыру жөніндегі іс-шаралар жоспарына өзгерту енгізу және бекіту бойынша өкілеттіктерін кеңейту;

жайылымдарды басқару және оларды пайдалану жөніндегі жоспарға сәйкес жеке ауланың ауыл шаруашылығы жануарларын жаю бойынша халықтың мұқтажын қанағаттандыру мақсатында жайылымдарды резервке қою;

«көпшілік пайдаланатын жайылымдар» ұғымын енгізу;

орман мекемелерін жыл сайын аудан әкімдіктеріне мемлекеттік орман қорының жайылымдық алқаптары туралы мәліметтерді беруге міндеттеу;

Жайылымдарды басқару және оларды пайдалану жөніндегі жоспардың құрамы мен мазмұнын нақтылау.

Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының тұрақты комитеттерінің заң бойынша ескертулері мен ұсыныстары жоқ.

Баяндалғанды ескере келе, Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аумақтарды дамыту комитеті «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын Қазақстан Республикасы Конституциясының 61-бабы 4-тармағына сәйкес мақұлдауды ұсынады.

Назарларыңызға рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет, Сәкен Қаланұлы.

Құрметті әріптестер, заңды бірінші оқылымда жан-жақты талқыладық. Тағы талқылаудың қажеті бар ма?

ОРНЫНАН. Жоқ.

ТӨРАҒА. Олай болса заң бойынша шешім қабылдайық.

«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңын мақұлдау жөніндегі Сенат қаулысын дауысқа қоямын. Дауыс беру режимі қосылсын. Дауыс беріңіздер.

Нәтижесін экранда көрсетіңіздер. Заң мақұлданды.

Құрметті әріптестер! Соңғы жылдары ауыл тұрғындары арасында жайылымдық жерлер мәселесі жиі көтеріліп жүр. Осы өзекті проблемаларды назарға алып, сенаторларымыз бірқатар заңнамалық өзгерістерге бастамашылық жасады. Атап айтқанда, жайылымдардың халыққа қолжетімділігін қамтамасыз етуге және оны ұтымды пайдалануға арналған жаңа ережелер топтамасы мақұлданып отыр. Сондай-ақ жердің құнарлылығын сақтауды көздейтін тың түзетулер енгізілді.

Қаралған заң жайылымдарды басқару және пайдалану саласындағы мемлекеттік саясатты жетілдіруге, сондай-ақ елімізде ауыл шаруашылығын дамытуға өз үлесін қосады деп сенеміз.

Осы мәселе бойынша шақырылған азаматтарға рақмет. Сау болыңыздар.

Құрметті депутаттар, күн тәртібіндегі мәселелер толық қаралып болды. Енді депутаттық сауалдарға көшейік.

Сөз депутат Асанова Жанна Бейсентайқызына беріледі.

АСАНОВА Ж.Б. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Наш депутатский запрос адресован Премьер-Министру Республики Казахстан Бектенову и касается вопроса эксплуатации вторичного жилья, а именно перепланировки жилых и коммерческих помещений.

«Стремление людей адаптировать свое жилище или рабочее пространство под собственные нужды и образ жизни вполне понятно. Перепланировка стала популярным способом оптимизации пространства, улучшения функциональности и эстетики помещений, а также повышения комфорта и качества жизни.

Однако перепланировка – это почти новая стройка, требующая тщательного планирования и соблюдения архитектурных норм. Когда работы касаются изменения несущих конструкций или фасада здания, возникают серьезные риски и опасности, так как бесконтрольная перепланировка может включать в себя демонтаж несущих стен или элементов, что угрожает целостности и устойчивости всего здания. Это может привести к его полному или частичному обрушению, особенно в случае землетрясения.

Наряду с этим при бесконтрольных перепланировках нарушаются нормы пожарной безопасности, а также ухудшаются условия эксплуатации коммунальных систем, адаптированные изначально к корневому проекту.

Действующее законодательство запрещает собственникам квартир и помещений в многоэтажках нарушать целостность несущих стен, перенося дверные проемы или объединяя комнаты. Но мы знаем, что роль госконтроля в сфере коммерческого строительства много лет была не очень велика, а плановые проверки и вовсе не применяются до сих пор.

Наряду с этим в большинстве зданий и жилых домов с момента постройки произведено множество стадий перепланировок у разных хозяев, с узаконением, соответственно, оформлением документов, а изначально нормативные документы можно найти разве что в архивах в лучшем случае.

Согласно Закону «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан» техническое обследование надежности и устойчивости зданий и сооружений осуществляется самими жильцами или управляющей компанией с привлечением аккредитованных юридических лиц.

То есть в случае обнаружения нарушения целостности несущей стены в доме на экспертизу должны подавать сами жильцы за свой счет. Но не всегда у людей есть такие финансовые возможности. А если помещение было перепродано несколько раз, то и доказать незаконность перепланировки практически невозможно. Да и кто запустит постороннего человека в свое жилище или коммерческое помещение, тем более покажет документы? То есть общественный контроль здесь невозможен.

Вопросы качества жилья в Республике Казахстан обрели новую актуальность после разрушительного землетрясения в Турции и недавнего землетрясения в Алматинском

регионе, которые напугали казахстанцев и заставили задуматься о качестве строительства жилья в своей стране.

Нельзя сказать, что государственные органы бездействуют, мы видим, что разрабатываются планы реагирования, обсуждаются вопросы ужесточения норм строительства и госприемки. Но это все касается новостроек, а проблема уже заселенных зданий и жилых домов, где имеются помещения с незаконными перепланировками, особенно на нижних этажах, к сожалению, остается все еще открытой, потому что отсутствует консолидированная информация.

В этой связи с целью выявления случаев незаконных перепланировок, несущих угрозу для строений и жилых помещений, просим поручить соответствующим министерствам и ведомствам провести комплексный анализ и дать оценку состояния уязвимых зданий и жилых домов. Для этого необходимо:

создать специализированные межведомственные рабочие группы в сейсмоопасных регионах страны;

запустить единый номер, куда жители будут направлять заявления, с рассмотрением систем поощрения и поддержки активных местных сообществ и жителей в выявлении и пресечении случаев незаконной перепланировки;

определить план-реестр зданий и жилых домов для анализа;

рабочей группе совместно с прокуратурой, ГАСК, ДЧС, независимыми экспертами и общественниками провести мониторинг зданий и жилых домов;

провести проверку по перепланировкам на наличие соответствующих документов и разрешений на перепланировку, а также разработать дальнейший план действий по решению выявленных проблем в части усиления зданий и устранения допущенных нарушений;

ужесточить наказание за незаконную перепланировку и снос несущих стен, а в случаях, приведших к особо тяжким последствиям, рассмотреть возможность введения уголовной ответственности;

усилить роль контрольных органов, таких как архитектурно-строительный надзор и пожарная инспекция, в вопросах соблюдения строительных норм и правил, включая проведение регулярных инспекций.

О результатах рассмотрения депутатского запроса просим дать письменный ответ в установленные законом сроки.

Депутаты Асанова, Жексенбай, Сарыбаев, Лукин». Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Дүйсембинов Сұлтан Мырзабекұлына беріледі.

ДҮЙСЕМБИНОВ С.М. Рақмет, Мәулен Сағатханұлы.

Біздің сауал Қазақстан Республикасының Премьер-Министріне бағытталады.

«Құрметті Абай Олжасұлы! Алматы, Жетісу облыстарының жұртшылығымен кездесу барысында шешуді талап ететін бірқатар проблемалық мәселелер көтерілді. Атап айтқанда, өндіріс объектілерінің қызметінің санитариялық-қорғау аймағын белгілеуге байланысты мәселе еліміздің әр аймағында кездеседі және бүгінгі күнге дейін өз шешімін

таппай келеді. Денсаулық сақтау министрлігінің ресми мәліметіне сүйенсек, республика бойынша санитариялық-қорғау аймақтарының талаптары сақталмай жұмыс істейтін өндіріс нысандарының саны 160-тан асады.

Шағын және орта кәсіпкерлік субъектілерін тексеруге мораторий аяқталғаннан кейін аталған мәселе өзінің өзектілігін арттыруда. Алматы қаласының «Нұртау Темір» ЖШС, «Үркер АШ» ЖШС, «Асфальт бетон 1» ЖШС, Орал қаласындағы «Кублей» ЖШС консерві зауыты, Жетісу облысындағы «Көксу қант зауыты», «Үштөбе-Айдын» және «Текелі ҚСЗ» ЖШС сүт өндірістеріне берілген санитариялық-эпидемиологиялық қорытындыларының күшін жою бойынша үлкен түйткілді мәселелер туындауда. Мысалы, Жетісу облысындағы «Үштөбе-Айдын» ЖШС 1940 жылдан бері сүт өнімдерін өндірушілердің бірі болып табылады. Тәулігіне 15 тоннаға дейін сүт өнімдерінің 16 түрін шығарады. Күн сайын зауыттың өнімдері 300-ден астам дүкенге, балабақшаларға, мектептерге, Алматы, Талдықорған қалаларының мекемелеріне жеткізіледі.

Бір зауыттың өзіне ауылдардағы сиыр ұстап отырған әр отбасы, қарапайым тұрғындар, шаруа қожалықтары сүтін өткізіп күнделікті табысын тауып отыр. Сондай-ақ ауылдардан жиналған сүтті тасымалдаумен айналысатын азаматтар жұмыспен қамтылған. Бұл азаматтар уақытылы салықтарын төлеп заң аясында жұмыстарын атқаруда.

Тәуелсіздік алғалы бері кеңес заманы кезінен жұмыс істеп тұрған кәсіпорындардың айналасында санитариялық аймақтардың құрылыс нысандары салынып жатыр. Оған қоса темір жолдар мен әуежайлардың айналасын айтсақ та болады. Мысалы, 2019 жылдың 27 желтоқсанында болған авиациялық апат. «Bek Air» авиакомпаниясының «Fokker-100» авиалайнері «Алматы – Астана» бағыты бойынша жоспарланған ішкі рейсін орындау барысында ұшақ әуеге көтерілген кезде биіктігін жоғалтып, санитариялық-қорғау аймағына заңсыз салынған жекеменшік тұрғын үйге соғылған. Оның бортында болған 98 адамның 12-сі қаза тапқан болатын.

Атап өтетін жайт, санитариялық-қорғау аймақтарының ережелерін Денсаулық сақтау министрлігі де, Экология және табиғи ресурстар министрлігі де әзірлейді. Бір-біріне ұқсас келеді. Бұл ережелер бірегейлендіру жұмыстарын қарастыруды қажет етеді.

Мемлекет басшысы ауыл шаруашылығы өнімін қайта өңдеу үлесін 70 пайызға дейін жеткізу міндетін қойды. Ауыл шаруашылығы өнімдерін терең өңдеу және өндірістік жылыжай шаруашылықтарын дамыту сияқты біз үшін болашағы зор бағыттарға басымдық берген абзал. Кәсіпкерлік саласы елдегі экономикалық өсімнің драйверіне айналуы үшін нақты шешімдер қабылдау керек.

Ауыл шаруашылығы өнімінің өңделу үлесі бүгінгі таңда төмен деңгейде. Сүт бойынша 47 пайызды, ет бойынша 33 пайызды, ірі қара мал терісі бойынша 13 пайызды, жүн бойынша 18 пайызды, дәнді дақылдар бойынша 30 пайызды, жеміс-көкөністер бойынша 3 пайызды құрайды. Өндіріс көлемі ұлғайтылмаса тұтынудың өсуі сөзсіз импортқа тәуелділікке және азық-түлік қауіпсіздігі деңгейінің төмендеуіне әкелетіні барлығымызға мәлім. Сондай-ақ бизнес елдегі әлеуметтік мәселелерді де шешуге атсалысатынын атап өтуге тиіспіз. Сонымен қатар кәсіпкерлер де мемлекет тарапынан берілген жеңілдікті дұрыс мақсатқа пайдаланғаны абзал.

Қорытындылай келе, жоғарыда аталған мәселелер шешілмеген жағдайда республика бойынша бірқатар зауыттар мен өндіріс саласы нысандарының жабылуы мен жұмыстарының тоқталуына алып келуі мүмкін.

Құрметті Олжас Абайұлы! Баяндалғандардың негізінде мәселенің өзектілігін ескере отырып және осындай тәуекелдердің туындауын болдырмау үшін өндіріс объектілері қызметінің санитариялық-қорғау аймағын белгілеу мәселесіне аса мән беріп, арба да сынбайтын, өгіз де өлмейтін шешім қабылдау қажет.

Құрметпен С. Дүйсембинов, О. Булавкина, А. Өтеғұлов, Е. Әйткенов, С. Арубаев, З. Кузиев, Ғ. Сарыбаев, А. Толамисов». Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Қыдырәлі Дархан Қуандықұлына беріледі.

ҚЫДЫРӘЛІ Д.Қ. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Біздің сауалымыз Үкімет басшысына.

«Құрметті Олжас Абайұлы! Елімізде ұлтына ұран, халқына қорған болған тұғырлы тұлғалардың ізі аз емес. Мәселен, қазақ хандығының алғашқы астанасы Созақ – Қожа Ахмет Иасауидің арғы бабасы Ысқақ бабтың, Қарахан мемлекетін билеген Тамғаш Хасан Боғра ханның мәңгілік мекені. Сондай-ақ мұнда Алтын Орда хандарына рухани ұстазы болған Баба Түкті Шашты Әзіздің, Керей-Жәнібек, Хақназар сынды алғашқы қазақ хандарының қорымы жатыр деп болжанады. Бірақ оларға тарихи-археологиялық зерттеулер жасалмаған. Өзге кешендердің көбі жойылған, енді бірі бастапқы келбетінен қатты ауытқыған. Демеушілер тарихи орындарды қалауынша өзгертеді. Төңіректеріне байбағландардың бейіттері орналасқан. Сол сияқты сансыз бабтар мекені Сайрамда қастерлі орындар қараусыз жатыр. VIII-IX ғасырдан қалған көне қорымның бір шетін базар басып барады. Бағзы Исфиджабтан жеткен Ибраһим ата, Қарашаш ана, Қызыр хазірет сияқты тарихи-рухани нысандарды сақтау қажет. Сондықтан көне Сайрам мен Созақтағы рухани ескерткіштерді сақтау ісін Түркістандағы «Әзірет Сұлтан» қорық-мұражайына тапсыруды ұсынамыз.

Әулие-ата мен Жетісу, Арқа мен Сыр бойы және өзге де өңірлерде жағдай осыған ұқсас. Мәселен, Қазақстандағы 25 мың ескерткіштің жартысына жуығы орналасқан Маңғыстау өңірінде мұралардың көбі тарихи-мәдени ескерткіштер тізіміне енгенімен, оларды қарауға маман жетіспейді. Мәдени қабаттарды «қара археологтар» мен бұзақылар түрлі вандализм арқылы бүлдіріп жатыр. Жеті жұрт көшкен маңғаз мекендегі қорымдардың қоршау аумағына заңсыз құрылыстар, бейіттер салынып кеткен.

Оларға қарсы қолданыстағы «Тарихи мәдени мұраны қорғау және пайдалану» Заңы қауқарсыз. Айыппұлы небәрі 30 мың теңге. Ұлытауда Жошы хан кесенесінің жанына бертінде әлдебір қалталы жақынын жерлеп кеткен. Енді нысанды ЮНЕСКО тізіміне енгізу мүмкін болмай тұр. Киелі жерлер шырақшылардың күнкөріс көзіне, бақсы-балгерлердің ордасына айналған. Олардың кейбірі тарихи орынды сақтап отырғанымен, арнайы білім-біліктері, ереже-қағидаты мен стандарты жоқ. Тіпті ұлтқа ұран болған Бекет ата жекенің меншігінде. Пір Бекет бір қазақтың айбары емес, ол бар қазақтың байрағы. Халықтың

рухани қалпын қалыптастырған мұндай тұлғалар мекені құндылық ретінде мемлекет қарауында болуы тиіс. Елімізде рухани ескерткіштерді қорғауға айрықша көңіл бөлу қажет.

Біріншіден, олар біздің мәңгілік мұрамыз, баға жетпес байлығымыз.

Екіншіден, рухани ескерткіштер – біздің таным-тарихымыз. Оны аңыз-эпсана арқылы емес, кешенді зерттеулер арқылы білуге тиіспіз. Сонымен қатар оларды сақтау үшін реставратор, консерватор сияқты мамандарды даярлау керек. Маман тапшы болғандықтан Қожа Ахмет Иасауи кесенесінің бүліне жаздағаны белгілі.

Үшіншіден, ұлттың иммунитетін қалыптастыратын рухани орындар тағылым мектебі болуы керек. Ғасырлар бойы қалыптасқан рухани қалқанымыз – діңгекті дәстүр мен рухани бұлақ көздері зерделене бастаса деструктивті теріс ағымдардың жолын жабуға септеседі.

Төртіншіден, тарихи кешендерді ұлттық бренд ретінде ЮНЕСКО-ға ұсыну ісін жүйелеп, жеделдету қажет. Мәселен, көрші Өзбекстанда Бұқара, Самарқанд, Хиуа, Шахрисабз, Әзірбайжанда Шеки сияқты тұтас қалалар әлемдік мұра тізіміне енген. Сол арқылы тарихи-рухани орындарына былтыр 7 миллионға жуық турист тартқан Өзбекстан осы саладан 2 миллиард доллар табыс тапқан.

Бесіншіден, киелі жерлер рухани туризм ошағы. Мемлекет басшысы 2019 жылы Ұлытауда «Біз ұлы тарихи тұлғалардың ізбасар ұрпағы екенімізді ұмытпауымыз қажет. Ата-бабаларымыздың рухын туризмнің озық үлгілері арқылы дәріптеуіміз керек» деп, елімізді рухани-этнографиялық туризмнің орталығына айналдыруды тапсырғаны белгілі. Сондықтан киелі мекендерді мемлекет қарауына алу, заңды қатайту, инфрақұрылымды дамыту, жол салу, қонақүйлер, визит орталықтарын ашу, экологияны реттеу, ақпарат-насихат жұмыстарын күшейту, интернетпен қамтамасыз ету сияқты іргелі жобаларды жүйелі жүзеге асырған жөн деп есептейміз.

Құрметті Олжас Абайұлы, сізден жоғарыда көтерілген мәселелер бойынша толық жазбаша жауап беруді сұраймыз.

Құрметпен Д. Қыдырәлі, Ә. Бектаев, Ғ. Сарыбаев, А. Сатвалдиев, Г. Шиповских, М. Қадырбек, А. Қапбарова». Рақмет.

ТӨРАҒА. Рақмет.

Сөз депутат Сатвалиев Алишер Гапиржановичқа беріледі.

САТВАЛДИЕВ А.Г. Рақмет, құрметті Мәулен Сағатханұлы.

Депутаттық сауал Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі Бектеновке.

«Құрметті Олжас Абайұлы! Түркістандағы құрылтайда сөйлеген сөзінде Мемлекет басшысы «біз жастарды жаһанданудың қатерлі ықпалынан барынша сақтауға міндеттіміз» деп атап өткен болатын. Өкінішке қарай, міндетке берік бола алмадық.

Өткен аптада жарияланған Ақтөбелік тұрғынның әлі етегін жинап үлгермеген 8-11 жас арасындағы қарақөздеріміздің жалаңаш суреттерін порносайтта саудалау фактісі өрімдей жастарымыздың ғаламтордағы қауіпсіздігін қамтамасыз ете алмай отырғанымыздың айқын көрінісі болды.

Қаскөйдің өз құрбандарын «ТікТок» әлеуметтік желісінде құрығына түсіріп отыруының басты себебі бақылаудың әлсіздігі және қосымшадағы сүзгілердің болмауынан деп білеміз.

Күн санап жастардың бұл платформаға деген әуестігі артып келеді. Статистика желі қолданушыларының 75 пайызы 13-24 жас арасындағы жастарды құрайтынын көрсетеді. Тіпті 4-5 жас аралығындағы балалардың өзі күнделікті 75 минут уақытын желі тамашалаумен өткізеді екен. Бұл мәліметтерге немқұрайлы қарамаған елдер қамын жасап, «ТікТок» желісі синдромының теріс әсеріне қарсы тұру үшін барын салуда.

Еуропаның бірқатар мемлекеттерінде жүргізілген арнайы тексерістер нәтижесінде балаларды зиянды ақпараттан қорғау тетіктерінің істемейтіндігі анықталып, Еуроодақ тарапынан «ТікТок» әлеуметтік желісіне қатысты 368 миллион доллар сомасында айыппұл салынды. Бұған дейін АҚШ 5 миллион доллар, Нидерланды 750 мың еуро, Ұлыбритания 15 миллион еуро көлемінде айыппұл салған болатын. Көршілеріміз Ресей мен Өзбекстан өз аумағында желіні толық бұғаттады.

Бұл шаралар «ТікТок» әлеуметтік желісінің ауқымы кеңейген сайын дегредацияға ұшыраған өскелең ұрпақ санының күрт артқанымен де тікелей байланысты. Өзгеге деген өшпенділік, қатыгез мінез-құлық, эмоциясы жұтаң жастар көбейді. Жас ұрпақ сауатсыз комментер мен бейәдеп сөйлеуге дағдыланып барады. Тікелей трансляциялар барысындағы бассыздықтарға қарап еріксіз жағанды ұстайсың.

Стримдердегі әйелдер киімін киген ерлер, еркектің қылығын жасаған қыз-келіндер, бетін зеленкамен бояған, шашын қиған, бет-әлпетіне ұятсыз сөздер жазған, бір сөзбен айтқанда, құбыжық кейіпке енген «жұлдыздар» жастардың көзайымына айналууда. Желідегі араздасу қантөгіске ұласуда. Тікелей эфирде құмар ойындар, жат діни ағымдарға үгіттеу сабақтары еркін ұйымдастырылууда.

Өткен жылы батыс елдеріндегі қатаң талаптар нәтижесінде «ТікТок» сервисі қосымшаға жаңа функциялар енгізіп, 18 жасқа дейінгі қолданушылар үшін күніне бір сағат, 13 жасқа толмағандарға 30 минуттік меже белгілеуге мәжбүр болды. Лимиттен тыс пайдалану үшін ата-ана немесе қамқоршының рұқсаты қажет. Ал аспан асты елінде «ТікТок» сервисінің өзіндік нұсқасы қолданылады, яғни жасөспірімдер ұлттық идеологияға сай тек күндізгі уақытта 40 минутке дейін ғана желіні пайдалануы мүмкін.

Өкінішке қарай, бізде бұндай шектеулер мүлдем жоқ. 13 жастағы қыздың атына ашылған жаңа аккаунтқа небәрі 2,5 минут ішінде зиянды контент келетіні анықталған. 10 жасар балаға аккаунт аша отырып, бұл пайымның шындық екеніне жеке көз жеткіздік.

Құрметті Олжас Абайұлы! Көтеріліп отырған мәселенің өскелең ұрпақ тағдырына теріс әсер ететінін ескеріп, шұғыл шаралар қабылдау қажет деп есептейміз. Осы орайда «ТікТок» сервисі және өзге де интернет желілерінің әкімшілері тарапынан ұлттық заңнамамыздың талаптарының орындалуы және кәмелетке толмағандардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету барысына мониторинг жүргізуді, анықталған кемшіліктер бойынша халықаралық тәжірибеге сүйеніп, тиісті шаралар қабылдауды ұсынамыз. Сондай-ақ «ТікТок» платформасының батыстық үлгісіне сай жаңа функциялар мен алгоритмдерінің біздің елде енгізілуін, интерфейстегі шағым беру нұсқалары қатарына «Ұлттық құндылықтарға жат» және «Адами қасиеттердің жоғалуына себеп болатын материалдар»

тетіктерін қосу, тікелей трансляцияларға жас ерекшелігін айқындайтын және жас санаттарын белгілейтін белгілерін қоюды талап ету қажет.

Осы және өзге талаптарды орындамаған жағдайда ел аумағында платформа жұмысын тоқтату шараларын қарастыру орынды деп білеміз.

Сізге депутаттық сауалдың толық нұсқасы жолданады. Көтерілген мәселелер бойынша жазбаша жауап беруді сұраймыз.

Құрметпен депутаттар А. Сатвалдиев, Н. Жүсіп, Е. Больгерт, Б. Жексенбай, З. Кузиев, А. Қапбарова».

ТӨРАҒА. Рақмет.

Құрметті әріптестер, басқа депутаттық сауалдар жоқ. Осымен Сенат отырысын жабық деп жариялаймын. Баршаңызға рақмет. Сау болыңыздар.

ОТЫРЫСТЫҢ СОҢЫ.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПАРЛАМЕНТІ
СЕНАТЫНЫҢ ТӨРАҒАСЫ

М. ӘШІМБАЕВ

МАЗМҰНЫ
ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ПАРЛАМЕНТІ
СЕНАТЫНЫҢ ОТЫРЫСЫ
2024 жылғы 15 ақпан

Күн тәртібі бойынша	
О повестке дня	1
Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының депутаттарын Қазақстан Республикасы Парламенті Сенаты тұрақты комитеттерінің құрамына сайлау туралы	
Об избрании депутатов Сената Парламента Республики Казахстан в состав постоянных комитетов Сената Парламента Республики Казахстан	1
Қазақстан Республикасы Парламентінің Мәжілісі қабылдаған «Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы жөнінде (бірінші оқылым)	
О Законе Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам использования пастбищ», принятом Мажилисом Парламента Республики Казахстан (первое чтение)	
Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аумақтарды дамыту комитетінің мүшесі С.Қ. АРУБАЕВТЫҢ баяндамасы	
Доклад члена Комитета по аграрным вопросам, природопользованию и развитию сельских территорий АРУБАЕВА С.К.	2
Сөз сөйлегендер:	
Выступили:	
ОРЫНБЕКОВ Б.С.	3
БЕРДАЛИН А.Б. – Қазақстан Республикасының Ауыл шаруашылығы вице-министрі, вице-министр сельского хозяйства Республики Казахстан	4
ЖЕКСЕНБАЙ Б.Н.	4
ДҮЙСЕМБИНОВ С.М.	5
БЕРДАЛИН А.Б.	5
ШАЙДАРОВ С.Ж.	5
ЖАҚСЫЛЫҚОВ Т.М. – Қазақстан Республикасының Ұлттық экономика бірінші вице-министрі, первый вице-министр национальной экономики Республики Казахстан	6
ҚАЗҒАНБАЕВ Э.Ш. – Қазақстан Республикасының Қаржы вице-министрі, вице-министр финансов Республики Казахстан	7
НӘУТИЕВ Ә.И.	7
БЕРДАЛИН А.Б.	8
ТОЛАМИСОВ А.Ғ.	8
БЕРДАЛИН А.Б.	8

ӨТЕҒҰЛОВ А.К.	9
БЕКТАЕВ Ә.Ә.	10

Қазақстан Республикасының Көлік министрі М.К. Қарабаевтың «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» акционерлік қоғамының қызметі туралы Қазақстан Республикасы Парламенті Сенатының бір топ депутаттарының депутаттық сауалына ауызша жауабы туралы

Об устном ответе Министра транспорта Республики Казахстан Карабаева М.К. на депутатский запрос группы депутатов Сената Парламента Республики Казахстан о деятельности акционерного общества «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»

Сөз сөйлегендер:

Выступили:

КУЗИЕВ З.П.	11
ҚАРАБАЕВ М.К. – Қазақстан Республикасының Көлік министрі, Министр транспорта Республики Казахстан	12
БОЛЬГЕРТ Е.А.	14
ҚАРАБАЕВ М.К.	14
ДҮЙСЕМБИНОВ С.М.	16
САУРАНБАЕВ Н.Е. – «Қазақстан темір жолы» ұлттық компаниясы» АҚ-ның басқарма төрағасы, председатель правления АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы»	16
ҚАПБАРОВА А.Ж.	17
ҚАРАБАЕВ М.К.	17
САУРАНБАЕВ Н.Е.	18
ЖӨРГЕНБАЕВ Ж.Ә.	19
ҚАРАБАЕВ М.К.	19
НҰҒМАНОВ А.Ш.	20
ҚАРАБАЕВ М.К.	20
ШИПОВСКИХ Г.Г.	21
САУРАНБАЕВ Н.Е.	21
АРУБАЕВ С.Қ.	22
САУРАНБАЕВ Н.Е.	22
РЫСБЕКОВА Л.Т.	23
САУРАНБАЕВ Н.Е.	23
НӘУТИЕВ Ә.И.	23
САУРАНБАЕВ Н.Е.	24
БҰҚТҰҒҰТОВ Ш.С.	24
ҚАРАБАЕВ М.К.	24
ОРЫНБАСАРОВ Б.Т.	25
САУРАНБАЕВ Н.Е.	26
ШАЙДАРОВ С.Ж.	27
ҚАРАБАЕВ М.К.	27
ЖҮНІСОВ Т.Т.	28
ҚАРАБАЕВ М.К.	29
ҚАЛТАЕВА Л.М.	29
ТОЛАМИСОВ А.Ғ.	30

САУРАНБАЕВ Н.Е.	31	
«Қазақстан Республикасының кейбір заңнамалық актілеріне жайылымдарды пайдалану мәселелері бойынша өзгерістер мен толықтырулар енгізу туралы» Қазақстан Республикасының Заңы жөнінде (бірінші оқылым)		
О Законе Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам использования пастбищ (первое чтение)		
Аграрлық мәселелер, табиғатты пайдалану және ауылдық аумақтарды дамыту комитетінің мүшесі С.Қ. АРУБАЕВТЫҢ баяндамасы		
Доклад члена Комитета по аграрным вопросам, природопользованию и развитию сельских территорий АРУБАЕВА С.К.		32
Депутат Ж.Б. АСАНОВАНЫҢ Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі О.А. Бектеновке депутаттық сауалы		
Депутатский запрос депутата АСАНОВОЙ Ж.Б. к Премьер-Министру Республики Казахстан Бектенову О.А.		34
Депутат С.М. ДҮЙСЕМБИНОВТИҢ Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі О.А. Бектеновке депутаттық сауалы		
Депутатский запрос депутата ДЮСЕМБИНОВА С.М. к Премьер-Министру Республики Казахстан Бектенову О.А.		35
Депутат Д.Қ. ҚЫДЫРӘЛІНІҢ Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі О.А. Бектеновке депутаттық сауалы		
Депутатский запрос депутата ҚЫДЫРАЛИ Д.К. к Премьер-Министру Республики Казахстан Бектенову О.А.		37
Депутат А.Г. САТВАЛДИЕВТИҢ Қазақстан Республикасының Премьер-Министрі О.А. Бектеновке депутаттық сауалы		
Депутатский запрос депутата САТВАЛДИЕВА А.Г. к Премьер-Министру Республики Казахстан Бектенову О.А.		38

ШЖҚ-дағы «Материалдық-техникалық қамтамасыз ету басқармасының инженерлік орталығы» РМК директоры



А. Əliyev

Стенографиялау қызметінің басшысы



Г. Молдашева