



Марат Алдангорұлы Сарсембаев

*Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті, Нұр-Сұлтан қ.,
Қазақстан Республикасы, e-mail: daneker@mail.ru*

КӨЛІК МӘСЕЛЕЛЕРІН ШЕШУ МАҚСАТЫНДА ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ЗАҢНАМАЛАРЫН ЖЕТІЛДІРУ

Аннотация. Бұл мақалада көлік Қазақстан экономикасының стратегиялық маңызы бар саласы болып табылады, соның арқасында шаруашылық жүргізуші субъектілер, өндірушілер мен тұтынушылар арасында, сатушылар мен сатып алушылар арасында қатынастар қалыптасады, бұл Қазақстан халқының әл-ауқатын арттыруға септігін тигізеді. Осы және өзге де өзара қарым-қатынастарды нығайту олардың Қазақстан Республикасының заңдарымен және шарттарымен реттелуінің салдарынан болады. Мұндай құқықтық қатынастарды қолданыстағы көлік заңдарына тиісті және дұрыс толықтырулар мен өзгерістер енгізу кезінде, сондай-ақ көлік, көлік-транзиттік, көлік-логистикалық сипаттағы проблемалардың қандай да бір өзекті аспектілері бойынша жаңа қазақстандық заңдарды әзірлеу мен қабылдаудың арқасында тиісінше реттеу мүмкін болады. Қазақстандық көлік заңнамасын жетілдіру, еліміздің әртүрлі аспектілі халықаралық көлік конвенциялары мен келісімдеріне қосылуына байланысты болады.

Түйінді сөздер: көлік, заң, транзит, логистика, келісім, автомобиль, электромобиль, электробас, оператор, администратор, цифрландыру, индекс.

Сарсембаев Марат Алдангорович

*Евразийский национальный университет имени Л.Н. Гумилева, г. Нур-Султан,
Республика Казахстан, e-mail: daneker@mail.ru*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН В ЦЕЛЯХ РЕШЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

Аннотация. В данной статье обосновывается тезис о том, что транспорт является отраслью казахстанской экономики, имеющей стратегическое значение, благодаря которой складываются отношения между хозяйствующими субъектами, производителями и потребителями, между продавцами и покупателями, что поднимает благосостояние казахстанского населения. Укрепление этих и иных взаимоотношений происходит вследствие урегулирования их законами и договорами Республики Казахстан. Надлежащее урегулирование таких правоотношений возможно при внесении соответствующих и правильных дополнений и изменений в действующие транспортные законы, а также благодаря разработке и принятию новых казахстанских законов по тем или иным актуальным аспектам проблем транспортного, транспортно-транзитного, транспортно-логистического характера. Совершенствование казахстанского законодательства возможно в связи с присоединением Казахстана к разноаспектным международным транспортным конвенциям и соглашениям.

Ключевые слова: транспорт, закон, транзит, логистика, договор, автомобиль, электромобиль, электробас, оператор, администратор, цифровизация, индекс.

Sarsembayev Marat Aldangorovich

*The Eurasian National University named after L.N. Gumilyova, Nur-Sultan, the Republic of Kazakhstan,
e-mail: daneker@mail.ru*

IMPROVEMENT OF THE LEGISLATION OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN IN SOLVING TRANSPORT PROBLEMS

Abstract. This article substantiates the thesis that transport is a branch of the Kazakh economy, which has strategic importance, due to which there are relations between economic entities, producers and consumers, between sellers and buyers, which raises the welfare of the Kazakh population. Strengthening of these and other relationships is due to the settlement of their laws and treaties of the Republic of Kazakhstan. The proper settlement of such legal relations is possible with the introduction of appropriate and correct additions and changes to the existing transport laws, as well as through the

development and adoption of new Kazakh laws on various topical aspects of the problems of transport, transit and logistics. Improvement of Kazakhstan's transport legislation is possible in connection with the accession of Kazakhstan to the diverse international transport conventions and agreements.

Key words: transport, law, transit, logistics, contract, agreement, car, electric car, electric bus, operator, administrator, digitalization, index.

Закон Республики Казахстан от 4 ноября 2003 года «О государственном мониторинге собственности в отраслях экономики, имеющих стратегическое значение» своим пунктом 8 статьи 1 относит машиностроение, в том числе транспортное машиностроение, эксплуатируемый транспорт к отраслям экономики, имеющим «стратегическое значение». Это стало одним из основных факторов того, почему было решено написать статью именно на законодательную тему о транспорте. Различные виды транспорта в Казахстане и мире претерпевают различные технические и иные изменения с учетом социальных, эстетических, экологических, специализированных и иных потребностей человеческого общества. В этой связи возникает необходимость в дополнительном урегулировании возникающих потребностей и их удовлетворения в технических форматах. Изменения и дополнения, вносимые в казахстанское законодательство о транспорте, необходимо рассмотреть в следующем раскладе: 1) в профильном законодательстве; 2) в законодательных актах, имеющих косвенное отношение к транспортным проблемам; 3) в совершенно новых, отдельных законах по тем или иным аспектам транспортных вопросов.

На современном этапе такие профильные законы республики, как Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года, «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года, Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года «Об автомобильных дорогах» в той или иной мере нуждаются в усовершенствовании [1].

В дорыночной эпохе автомобилей было немного. Сегодня автомобильные пробки во всех городах республики вследствие резкого увеличения автотранспортных средств стали проблемой, требующей своего разрешения. Достаточно сказать, что в Казахстане находятся 3,7 миллиона автомобилей [2]. В недалеком будущем мы столкнемся с занимающими обширные

площади свалками из старых автомобилей, которые добавятся к существующим бытовым свалкам. Поэтому эту проблему надо решать уже сегодня, в том числе законодательными методами. Чтобы обезопасить процесс утилизации автомобилей, необходимо, чтобы действия субъектов, занятых в этой сфере, отвечали соответствующим техническим требованиям. И такое обязательство было бы желательно закрепить в законе. В этой связи целесообразно статью 19-16 Закона «Об автомобильном транспорте» дополнить частью второй, которая могла бы выглядеть в следующем виде: «Действия индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, осуществляющих утилизацию, уничтожение автотранспортных средств, должны соответствовать техническим регламентам и требованиям национального стандарта Республики Казахстан». Не только новые, но и подержанные автомобили находятся в торговом обороте. Каждый покупатель, покупая подержанный автомобиль по солидной цене, хочет быть уверенным в том, что он покупает автомобиль, который не побывал в авариях, в наводнениях и иных чрезвычайных обстоятельствах. Страховые компании перед страхованием транспортного средства также хотят быть уверенными в его надлежащем техническом состоянии. Для того, чтобы знать многолетнее реальное техническое состояние автомобиля, нужно записать это в электронном паспорте автомобиля, в котором содержались бы все сведения о конкретном транспортном средстве со дня его производства на автозаводе, о его переезде, о его плановых и неплановых технических осмотрах, о последствиях произошедших с ним аварий и столкновений, о его ремонте, замене тех или иных деталей в двигателе, ходовой части, управлении, о покраске, о всех случаях страхования, о пробегах и так далее. Тогда и цена каждого автомобиля будет соответствовать его истинному техническому состоянию за все годы его функционирования. Понятие об



электронном паспорте, нормы о статусе национального администратора системы электронных паспортов целесообразно перенести из Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» в казахстанский Закон «Об автомобильном транспорте». Приведенные выше обстоятельства в той или иной мере целесообразно прописать в отдельной статье закона об автомобильном транспорте.

Процедуры обязательного технического осмотра транспортных средств, осуществляемые в автоматизированном режиме, позволяют не допускать к эксплуатации на дорогах всех транспортных средств, работающих с превышением допустимых концентраций отравляющих окружающую среду веществ в выхлопных газах. Чтобы такое требование стало реальностью, желательно дополнить статью 1 Закона «О дорожном движении» подпунктом 5-1: «5-1) специализированное программное обеспечение – это объединенное с диагностическим оборудованием с мобильными линиями технического осмотра, средствами видео- и фотофиксации и единой информационной системой обязательного технического осмотра транспортных средств программное обеспечение, предоставляющее взаимный обмен информацией в автоматизированном режиме». В этой же статье отдельным пунктом целесообразно особо выделить и внести положения следующего содержания: «отдельно выделенный путь – это полоса, специально предназначенная для общественного транспорта, транспортных средств скорой медицинской помощи, противопожарной службы». Необходимо предусмотреть ответственность за нарушение нормы об отдельно выделенном пути. Нужно также в этом Законе предусмотреть нормы, предоставляющие определенные льготы для владельцев электромобилей в виде предоставления отдельных бесплатных парковок, отдельных путей движения. Подобного рода и иные льготы призваны внедрять как можно большее количество электромобилей в поток дорожного движения по всей республике, что окажет существенное содействие в обеспечении чистоты и оздоровления окружающей человека среды. Это – очень важно, поскольку сегодня бензиновые и дизельные автомобили своими выхлопными

газами на 70 процентов загрязняют окружающую среду.

Можно в отдельной статье анализируемого Закона сконцентрировать функции оператора единой информационной системы технического осмотра транспортных средств в следующем виде: оператор обеспечивает функционирование единой информационной системы и хранение информационных данных о транспортных средствах и о фактических данных по прохождению ими технического осмотра, взаимодействует с уполномоченным органом с тем, чтобы получать от него полную и достоверную информацию о транспортных средствах, объединяет единую информационную систему технического осмотра транспортных средств и единую информационную систему государственной регистрации транспортных средств уполномоченного органа в рамках общей системы. В этой же статье Закона оператору можно вменить в обязанность осуществлять мониторинг и хранение информации о том, какие транспортные средства прошли обязательный технический осмотр, а какие – нет. Информацию о непрошедших такой осмотр транспортных средств оператор должен направлять уполномоченному органу, который будет принимать соответствующие меры. Кроме того, оператор обязан предоставлять доступ к своей информации уполномоченным органам, работающим в сфере транспорта и коммуникаций, в сфере окружающей среды.

Необходимо статьей 5-2 Закона «Об автомобильных дорогах» предусмотреть для большего внедрения в обиход электромобилей предоставить их владельцам еще одну льготу об обеспечении бесплатного проезда транспортных средств с электродвигателями по платным дорогам. Создание условий для эксплуатации электромобилей стало бы еще одним фактором увеличения численности электромобилей на дорогах.

В законодательные акты, имеющие косвенное отношение к транспортным вопросам: в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года, в Кодекс Республики Казахстан от 25 декабря 2017 года «О налогах и других обязательных платежах в бюджет (Налоговый кодекс)», в Закон Республики Казахстан от 9 июля 2004 года

«Об электроэнергетике» можно внести следующие изменения. Так, статья 597 Кодекса об административных правонарушениях может быть дополнена положениями следующего содержания: определить наказание в виде штрафа за нарушение правил стоянки, специально отведенных под электромобили, оснащенных специальными электрозаправочными станциями; за нарушение правил в виде необоснованного отказа в проведении обязательного технического осмотра; за несоответствие производственного помещения центра технического осмотра требованиям государственных стандартов Республики Казахстан; за выдачу оператором карты технического осмотра при фактическом непроведении технического осмотра транспортного средства.

В пункт 2 статьи 491 Налогового кодекса было бы желательно дополнительно внести положения о том, что объектами налогообложения не являются «транспортные средства, снятые с учета в целях утилизации и передачи специализированным предприятиям в качестве отходов», а также «транспортные средства, снятые с учета и вывезенные за пределы Республики Казахстан». Пункт 3 мог бы стать дополнением к статье 491 рассматриваемого Кодекса, содержание которого можно раскрыть так: «Для снятия транспортных средств с налогового учета в целях утилизации и (или) вывоза за пределы Республики Казахстан в налоговый орган по месту регистрации подается соответствующее налоговое заявление с приложением необходимых документов». Такие дополнения необходимы для того, чтобы исключить уклонение от налогов на транспортные средства, которые снимаются с учета без их утилизации или в целях их вывоза за пределы республики.

Закон Республики Казахстан «Об электроэнергетике» также имеет отношение к транспортным средствам, в первую очередь, к транспорту на электрической тяге. Одним из условий увеличения электромобилей стало бы повсеместное увеличение количества электрозаправочных станций, на которых должны работать операторы. В данном Законе между статьями 18 и 19 можно разместить отдельную статью с правами и обязанностями такого опера-

тора. Ему должно быть предоставлено право реализовывать электрическую энергию без разрешительных документов, а также взимать плату за предоставленную электрическую энергию. Оператор должен на праве собственности иметь станцию обслуживания электромобилей и оборудования для их заправки. У него должен быть соответствующий персонал для эффективного обслуживания. Он должен действовать в соответствии с договором купли-продажи энергии по тарифам, которые не превышали бы цен оптового рынка электроэнергии. Он обязан иметь необходимую систему приема и обработки платежей.

Автор этих строк в общей сложности в транспортной сфере предлагает разработать и принять 15 новых казахстанских законов, которые он подразделяет на следующие классы.

К первому классу законов можно отнести акты, регулирующие вопросы транспортного машиностроения: закон «О расширении производства машин и механизмов на электрической тяге»; закон «О мобилизации резервов (ресурсов) для ускоренного развития транспортного машиностроения»; закон «Об отходах производства и потребления». В Казахстане уже начали выпуск автомобилей с электродвигателями (электромобилей), автобусов на электрической тяге (электробасов). Сейчас стоит задача массового производства электромашин и механизмов, задача создания станций, оборудования и иных условий для функционирования этого экологически чистого типа автомобилей и автобусов. Нужно прилагать технические, организационные, рекламные, правовые, пропагандистские и иные усилия для масштабного вывода на внутригородские, междугородные, международные автомобильные дороги таких электромашин. С помощью ряда средств, в том числе посредством утильсбора, можно плавно осуществлять переход от бензиново-дизельных автомобилей к электромобилям.

Другой класс новых казахстанских законов образуется посредством идеи «цифровизации» (повсеместное исключение бумажных документов внедрение электронного документооборота, включение искусственного интеллекта, максимальное обеспечение посредством «умных прибо-



ров» безопасности в процессе движения транспортных средств, роботизация и автоматизация всех процессов транспортного машиностроения и дорожного движения, электронное финансирование и оплата за оказанные транспортные услуги): закон «О внедрении всеобщей цифровизации всех видов транспортного машиностроения и эксплуатации транспорта»; закон «Об обязательном использовании электронных навигационных пломб при международном транзите грузов по территории Казахстана автомобильным и железнодорожным транспортом»; закон «О производстве и эксплуатации беспилотных транспортных средств и их правовом статусе». Общереспубликанская государственная программа «Цифровой Казахстан» от 12 декабря 2017 года [3] ставит задачу цифровизации всех сторон жизни, в том числе транспортного машиностроения, эксплуатации всех видов транспорта, дорог и путей сообщения. Решение такой общестрановой задачи должно быть подкреплено вышеприведенными законодательными средствами.

Третий класс новых казахстанских законов соединяет между собой виды перевозок: закон «О стимулировании мультимодальных, интермодальных, контейнерных грузоперевозок»; закон «О повышении уровня контейнеризации грузов с использованием всех видов транспорта»; закон «О порядке обеспечения интеграции транспортной инфраструктуры Казахстана в мировую транспортную систему». Экспорт и импорт товаров требуют надлежащего транспортного обеспечения, именно поэтому стоит задача повышения качества транспортных средств и качества транспортной инфраструктуры с тем, чтобы соединить транспортную систему страны с общемировой транспортной системой. При мультимодальных перевозках груз может перевозиться двумя и более видами транспорта, но за всю перевозку отвечает один перевозчик. Мультимодальные перевозки груза сходны с интермодальными, только последний тип перевозки сопровождается единым на весь маршрут перевозочным документом. Это выгодно для дела и удобно для заказчика. Под контейнерными грузоперевозками понимается сочетание автомобильной и железнодорожной доставки груза. Контейнериза-

ция, как известно, являет собой перевозку штучных товаров в специальных металлических контейнерах (от английского слова «contain» – «вместать»), которые можно перемещать практически на любых видах транспорта. Казахстан в той или иной мере использует проанализированные виды перевозок, но с помощью приведенных выше новых законов хотелось бы осуществлять их применение более масштабно и в более высоком скоростном режиме.

Транзитные перевозки требуют разработки и принятия новых казахстанских законов, которые можно сгруппировать в четвертой группе: закон «О транзите»; закон «О расширении, углублении и использовании транспортно-транзитного потенциала республики»; закон «О единой системе правового регулирования прохождения транзитных грузов по территории Казахстана». Новый для нас термин «логистика» может собрать вокруг себя такие новые казахстанские законы, как: закон «О контроле над всеми стадиями и переходами между ними логистики грузоперевозок автотранспортом»; закон «О внедрении и применении технологических инноваций в логистике и управлении цепями поставок грузов»; закон «О повышении эффективности управления транспортно-логистической системой Казахстана», группу которых можно назвать пятой. В мировом Индексе эффективности логистики, в том числе транспортной логистики, Республика Казахстан в составе 160 стран занимает 71-е место [4]. В этом Индексе учитываются транзитные перевозки, перевозки грузов из Казахстана в ближние и дальние страны и наоборот, умение организационно, электронно и оперативно оформлять таможенные, товаросопроводительные и иные документы, умение не допускать «пробок» на границах, четкая автоматизированная работа механизмов на складах на всем маршруте перевозки грузов, грамотное распределение логистических объектов: заправочных станций, ремонтных мастерских, отелей, мотелей, столовых, кафе, медицинских и полицейских пунктов вдоль трасс и транспортных коридоров и их умелая, быстрая и качественная работа. Хотя страна занимает лидирующие позиции по отношению к странам СНГ, обогнав в том числе и Россию (у нее 75-е место), тем не менее Казахстан ставит

задачу в ближайшем будущем занять в этом мировом рейтинге 40-е место. Но чтобы достичь этой цели, необходимо разработать и принять приведенные новые законы всех пяти групп, функционирование которых позволит максимально приблизиться к продвинутым в экономическом, транспортно-логистическом отношении государствам планеты (Германия, Нидерланды, Бельгия, Сингапур, ОАЭ, Швеция, Япония, США).

Автор этих строк не настаивает на том, чтобы предложенные им законы принимались только в том виде, в котором они сформулированы. Какие-то из предложенных законов можно объединить в один закон, положения некоторых других законов можно внести в действующие законы республики в виде изменений и дополнений. К примеру, предлагаемый закон «О внедрении цифровизации всех видов транспортного машиностроения» можно принять отдельно, но и возможно включить его в качестве раздела в закон «О мобилизации резервов (ресурсов) для ускоренного развития транспортного машиностроения». И не обязательно, чтобы они принимались одновременно. Какие-то законы можно принять уже сейчас, другие законы можно разрабатывать и принимать в ближайшей перспективе.

Нужно присмотреться к действующим примерно 50 универсальным и региональным международно-правовым документам, имеющим прямое отношение к транспорту, транзиту, транспортным документам, логистике, к деятельности правоохранительных органов на транспорте. К целому ряду этих международных конвенций и соглашений Республика Казахстан уже присоедини-

лась, но немалая часть из них до сих пор не ратифицирована республикой. Между тем, есть смысл продумать вопрос о возможном присоединении Казахстана к таким международным правовым актам, как: Соглашение о сотрудничестве и взаимопомощи по таможенным вопросам от 5 июля 1962 года, Конвенция о праве, применимом к дорожно-транспортным происшествиям от 4 мая 1971 года, Конвенция ООН о международных смешанных перевозках от 24 мая 1980 года, Соглашение о применении таможенных документов в прямом автомобильном сообщении при перевозке грузов от 17 ноября 1983 года, Конвенция о таможенном режиме, применяемом для контейнеров, переданным в пул и используемым для международных перевозок от 21 января 1994 года.

Внесение необходимых изменений и дополнений в действующие казахстанские законы о транспорте, о его эксплуатации на дорогах, трассах, путях сообщения улучшают эти законы, что позволяет надлежащим образом регулировать правоотношения во внутригосударственной сфере транспорта и логистики. Изучение и присоединение Казахстана к международным конвенциям и соглашениям будут способствовать дальнейшему совершенствованию казахстанского транспортного законодательства, а также окажет существенное содействие республике в ее интеграции в мировую транспортно-логистическую систему, окажет дополнительное содействие стране в ускоренной транспортировке ее экспортных и импортных товаров и грузов, выведет Казахстан на лидирующие позиции в мировом Индексе эффективности логистики и транспорта.

Список использованных источников:

1. Назаркулова, Л.Т. Вопросы гармонизации норм некоторых международных договоров в транспортной сфере с нормами действующего права Республики Казахстан. – В журнале: Наука и жизнь Казахстана. - № 6 (66). – 2018.– С. 63-70.

2. Access mode <https://kursiv.kz/news/ekonomika/2019-05/64-vsekh-avtomobiley-v-kazakhstanestarshe-10-let>). Access date: 25.08.2019.

3. Access mode <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000827>. Access date: 25.08.2019 г.

4. Global Rankings 2018 - Access mode <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Access date: 23.08.2019.

5. Казахстанские и международно-правовые нормы об экологически чистых транспортных средствах. – В журнале: Право и государство. Научный журнал Казахского гуманитарно-юридического университета. – Нур-Султан. - № 1 (82). – 2019.– С. 97-110.

6. Faulks R.W. International Transport: An Introduction to Current Practices and Future Trends. – London: Kogan Page, 1999. – 210 p.



7. A Study Guide for the Operator Certificate of Professional Competence (CPC) in Road Freight 2018. A Complete Self-Study Course for OCR and CILT Examinations. 2nd Revised edition. - London: Kogan Page, 2018. - 288 p.

References:

1. Nazarkulova, L.T. Voprosy garmonizacii norm nekotoryh mezhdunarodnyh dogovorov v transportnoj sfere s normami dejstvuyushchego prava Respubliki Kazahstan. – V zhurnale: Nauka i zhizn' Kazahstana. - № 6 (66). 63-70 (2018).

2. Access mode: <https://kursiv.kz/news/ekonomika/2019-05/64-vsekh-avtomobiley-v-kazahstane-starshe-10-let>). Access date: 25.08.2019.

3. Access mode: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1700000827>. Access date: 25.08.2019.

4. Global Rankings 2018 - Access mode <https://lpi.worldbank.org/international/global>. Access date: 23.08.2019.

5. Kazahstanskije i mezhdunarodno-pravovye normy ob ekologicheski chistyh transportnyh sredstvah. – V zhurnale: Pravo i gosudarstvo. Nauchnyj zhurnal Kazahskogo gumanitarno-yuridicheskogo universiteta. – Nur-Sultan. - № 1 (82). 97-110 (2019).

6. Faulks R.W. International Transport: An Introduction to Current Practices and Future Trends. – London: Kogan Page, 210 (1999).

7. A Study Guide for the Operator Certificate of Professional Competence (CPC) in Road Freight 2018. A Complete Self-Study Course for OCR and CILT Examinations. 2nd Revised edition. - London: Kogan Page, 288 (2018).