

Меншік иесі және баспагер:

«Қазақстан Республикасының
Заңнама институты» ММ

2006 жылдан бастап шығады

Журналдың материалдары

www.iz.adilet.gov.kz

сайтында орналастырылған

Заң ғылымдары бойынша

диссертациялардың негізгі ғылыми

нәтижелерін жариялауға арналған

басылымдар тізіліміне енгізілген

(ҚР БҒМ БҒСБК 30.05.2013 ж.

№894 бұйрығы)

Редакциялық кеңес құрамы

Сәріпкев Р.Қ. (Астана, Қазақстан) –
(төраға)

Абайділдинов Е.М. – з.ғ.д. (Астана,
Қазақстан)

Абызов Р.М. – з.ғ.д. (Мәскеу, Ресей)

Белых В.С. – з.ғ.д. (Екатеринбург,
Ресей)

Губин Е.П. – з.ғ.д. (Мәскеу, Ресей)

Борчашвили И.Ш. – з.ғ.д. (Астана,
Қазақстан)

Мельник Р.С. – з.ғ.д. (Киев, Украина)

Моисеев А.А. – з.ғ.д. (Мәскеу, Ресей)

Муромцев Г.И. – з.ғ.д. (Мәскеу, Ресей)

Рахметов С.М. – з.ғ.д. (Астана,
Қазақстан)

Малиновский В.А. – з.ғ.д. (Астана,
Қазақстан)

Шерубай Құрманбайұлы – ф.ғ.д.

(Астана, Қазақстан)

Редакциялық алқа құрамы

Құлжабаева Ж.О. – з.ғ.к. (Астана,
Қазақстан) – (төраға)

Азер Алиев – PhD (Киль, Германия)

Айымбетов М.А. – ҚР еңбек сіңірген
мәдениет қайраткері (Астана,
Қазақстан)

Байниязова З.С. – з.ғ.к. (Саратов,
Ресей)

Елеусізова И.Қ. – з.ғ.к. (Астана,
Қазақстан)

Казиев З.Ғ. – з.ғ.к. (Астана, Қазақстан)

Қоныс В.Т. – з.ғ.к. (Астана,
Қазақстан)

Куликпаева М.Ж. – PhD (Астана,
Қазақстан)

Мұшанов Т.Е. (Астана, Қазақстан)

Нұрғазин Б.Қ. – з.ғ.к. (Астана,
Қазақстан)

Нұрмағамбетов Р.Ғ. – PhD (Қостанай,
Қазақстан)

Рахымбердин К.Х. – з.ғ.д. (Өскемен,
Қазақстан)

Тегізбекова Ж.Ч. – з.ғ.к. (Бишкек,
Қырғызстан)

Тілембаева Ж.О. – з.ғ.к. (Астана,
Қазақстан)

Журнал редакциясы

Колтубаева Г.Б.

Ермек А.Б.

Жұмагелдина Б.Ж.

Байленова А.Қ.

Джамбуриш К.А.

Қазақстан Республикасы Мәдениет

және ақпарат министрлігі Ақпарат

және мұрағат комитетінің

БАҚ есепке қою туралы куәлігі

№ 11219-Ж 15.11.2010 ж.

(Алғашқы есепке қою кезіндегі нөмірі

мен мерзімі №6592-Ж. 07.09.2005 ж.)

Мекен-жайы:

Қазақстан Республикасы,
010000, Астана қ., Мәңгілік ел даңғ.,

8 үй

тел.: 8(7172)74-02-06;

факс: 8(7172)74-14-43

www.iz.adilet.gov.kz

E-mail: instzak-kz@mail.ru,

institutzakonodatelstva@gmail.com

МАЗМҰНЫ

Редакция бағанасы.....8

Қазақстан Республикасы Әділет министрі М.Б. Бекетаевтың
халық алдындағы есебі.....11

«Жаршының» мұрағат беттері

С.К. ЫДЫРЫШЕВА Адалдықтың, парасаттылықтың және
әділдіктің азаматтық құқықтың қағидалары ретіндегі рөлі (ҚР ЗИ
Жаршысы, №2(18)-2010., 40-43 б.).....14

К.Қ. САБИРОВ С.К. Ыдырышеваның адалдықтың, парасат-
тылықтың және әділдіктің азаматтық құқықтың қағидалары ретін-
дегі рөлі ғылыми жарияланымына қайта оралғанда.....18

Конституциялық және әкімшілік құқық

А.А. КАРАЕВ Конституциялық қауіпсіздіктің ұғымы, құра-
мы және мазмұны.....22

Р.К. ДЖИЕМБАЕВ Азаматтардың құқықтық санасы мен
құқықтық мәдениетінің деңгейін арттыру проблемасы туралы.....30

Азаматтық және азаматтық іс жүргізу құқығы

Ұ.Е. КУДИЯРОВА Мұрагерлік институты қалыптасуының
және қазіргі кездегі қолдануының кезеңдері.....38

Қылмыстық құқық және қылмыстық процесс

А.Н. АХПАНОВ, А.Л. ХАН Жедел іздестіру шаралары мен
жасырын тергеу әрекеттерінің құқықтық табиғаты мен олардың
аражігін ажырату туралы.....45

Р.Т. НУРТАЕВ Қазақстан Республикасы Қылмыстық ко-
дексінің экологиялық қылмыстық құқық бұзушылықтар құрамы-
ның субъективті белгілерін реттейтін нормаларын жетілдіру про-
блемалары.....54

Ж.О. ТІЛЕМБАЕВА, Ф.Р. АХМЕДЖАНОВ Азаматтықтан
айыру: заңнамалық реттеудің және жүзеге асырудың кейбір мәсе-
лелері.....63

Халықаралық құқық және салыстырмалы құқықтану

М.А. ШӘКЕНОВ Германия соттарының сот ісін жүргізуде
прецедент сипатындағы қағидаларын қолдану тәжірибесі.....70

Құқықтық мониторинг

И.Қ. ЕЛЕУСІЗОВА, Д.М. ТҰРЛЫБЕК Қазақстан Респу-
бликасының және шет елдердің заңнамасын коммерциялық, оның
ішінде мемлекеттің қатысуы бар заңды тұлғаларды реттеу бөлігін-
де талдау.....76

А.А. ДӘУЛЕТХАНОВА Автомобиль көлігінің кейбір пробле-
малары мен даму перспективалары.....88

А.У. ҚАЛИЕВА Қазақстан Республикасы Еңбек кодексінің
құқықтық мониторингінің кейбір мәселелері (ҚР Еңбек кодексіне
талдау анықтамасының материалдары бойынша).....98

Н.М. ӘКІМОВА «Халық денсаулығы және денсаулық сақтау
жүйесі туралы» Қазақстан Республикасының кодексіне құқықтық
мониторингінің кейбір мәселелері.....108

Мемлекеттік тілдегі заң шығармашылығы практи- касынан

Н.М. ПРИМАСHEB Қазақстан Республикасының Мемлекет-
тік елтаңбасы: стандарттық мәселелер.....117

Н.Н. ИСАҚ Рухани жаңғыру аясындағы тілдің рөлі.....121

Жас ғалым мінбері

К.К. САБИРОВ, А.Т. БЕКЕН Медиация адал алушы
құқықтарын қорғау тәсілі ретінде.....126

Р.Е. ЖАҚЫПОВ Ұлттық ғылыми кеңестер қызметінің мәсе-
лелері.....133

Ә. АРЫСТАН, Г.С. ТАТЕБАЕВА Көлік экспедициясы шар-
ты: саралау мен құқықтық реттеу проблемалары.....140

Н.Б. БАГИСОВ Қоршаған ортаны қорғау және табиғи ресурстарды пайдалану саласындағы әкімшілік құқық бұзушылықтар туралы істер бойынша қамтамасыз ету шараларын қолданудың кейбір проблемалары туралы.....	150
А.Е. АСАНОВ Қазақстан Республикасындағы атқарушылық іс жүргізу: проблемалар және жетілдіру жолдары.....	157
<i>ҚР Заңнама институтының 25 жылдығына орай жас ғалымдар арасындағы ғылыми еңбектер бойынша байқау нәтижелері</i>	
Д.М. БІРЖАНОВА Цифрландыру процесі негізінде норма шығармашылықты демократияландырудың перспективалары.....	164
К.Ф. ИСАБЕКОВА Норма шығармашылықтағы цифрландыру: міндеттер мен күтілетін нәтижелер.....	170
А.С. МОЛДАБАЕВ Қазақстанда норма шығармашылық қызметінің мысалында Legal Tech дамуы туралы.....	175
А.Б. САТБАЕВА Қазақстан Республикасында Төртінші өнеркәсіптік революция міндеттерін іске асыруды заңнамалық қамтамасыз ету.....	180
Қ. АЛЕХАНҚЫЗЫ Қазақстан Республикасының әскери оқу орындарына әйел жынысты үміткерлер түсуінің кейбір мәселелері.....	186
А.М. АЙТУАРОВА Электрондық үкіметті құқықтық реттеу саласындағы шет елдер тәжірибесін қолданудың мәселелері.....	191

Ғылыми өмір хроникасы

Көрнекті мемлекет және қоғам қайраткері, заңгер-ғалым Н.А. Шәйкеновке арналған естелік-аллея туралы ақпараттық хабарлама, Астана қ., 2018 жылғы 9 маусым.....	196
«Құқықтың үстемдігін қамтамасыз ету: жаһандық өзгерістер аясындағы жаңа мүмкіндіктер» атты V халықаралық ғылыми-практикалық конференция туралы ақпараттық хабарлама, Астана қ., 2018 жылғы 15 маусым.....	199
Қазақстанның жас ғалым-заңгерлер арасындағы «Занды IQ» байқауына қатысты ақпараттық хабарлама.....	204
Қазақстан Республикасы Заңнама институтының ғылыми қызметкерлері арасында зерттеу жұмыстарының байқауы бойынша ақпараттық хабарлама.....	206
«Шетелдік субъектілердің қатысуымен әлеуметтік-еңбек қатынастары» атты VII жазғы құқықтық мектебі туралы ақпараттық хабарлама, Санкт-Петербург қ., Ресей Федерациясы, 2018 ж. 22-26 маусым.....	209
Монғолияға қызметтік сапар туралы ақпараттық хабарлама, 2018 жылғы 25-30 маусым, Ұлан-Батыр қ.....	212
Украинаға қызметтік сапар туралы ақпараттық хабарлама, 2018 жылғы 1-7 шілде, Киев қ.....	216

Библиография

В.А. Карташкиннің «Права человека и принципы международного права в XXI веке» – М.: «Норма-Инфра-М» баспасы, 2018. – 148 б. монографиясына рецензия.....	219
--	-----

Даналық ойлар	222
----------------------------	-----



Собственник и издатель:

ГУ «Институт законодательства
Республики Казахстан»

Издается с 2006 года

Все материалы журнала размещаются
на сайте www.iz.adilet.gov.kz
Включен в перечень изданий
для публикации основных научных
результатов диссертаций
по юридическим наукам
(Приказ ККСОН МОН РК №894
от 30.05.2013 г.)

Состав Редакционного совета

Сарпеков Р.К. (Астана, Казахстан) –
(председатель)

Абайдельдинов Е.М. – д.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Абызов Р.М. – д.ю.н. (Москва, Россия)

Белых В.С. – д.ю.н. (Екатеринбург,
Россия)

Губин Е.П. – д.ю.н. (Москва, Россия)

Борчашвили И.Ш. – д.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Мельник Р.С. – д.ю.н. (Киев, Украина)

Моисеев А.А. – д.ю.н. (Москва, Россия)

Муромцев Г.И. – д.ю.н. (Москва,
Россия)

Рахметов С.М. – д.ю.н. (Астана, Ка-
захстан)

Малиновский В.А. – д.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Шерубай Кұрманбайұлы – д.ф.н.
(Астана, Казахстан)

Состав Редакционной коллегии

Кулжабаева Ж.О. – к.ю.н. (Астана,
Казахстан) – (председатель)

Азер Алиев – PhD (Киль, Германия)

Айымбетов М.А. – заслуженный дея-
тель культуры РК (Астана, Казахстан)

Байниязова З.С. – к.ю.н. (Саратов,
Россия)

Елеусизова И.К. – к.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Казиев З.Г. – к.ю.н. (Астана, Казах-
стан)

Конусова В.Т. – к.ю.н. (Астана, Казах-
стан)

Куликпаева М.Ж. – PhD (Астана,
Казахстан)

Мушанов Т.Е. (Астана, Казахстан)

Нургазинов Б.К. – к.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Нурмагамбетов Р.Г. – PhD (Костанай,
Казахстан)

Рахимбердин К.Х. – д.ю.н. (Усть-Ка-
меногорск, Казахстан)

Тегизбекова Ж.Ч. – к.ю.н. (Бишкек,
Кыргызстан)

Тлембаева Ж.У. – к.ю.н. (Астана,
Казахстан)

Редакция журнала

Колтубаева Г.Б.

Ермек А.Б.

Жумагелдина Б.Ж.

Байленова А.К.

Джамбуршин К.А.

Свидетельство о постановке
на учет СМИ № 11219-Ж
от 15.11.2010 г. Комитета информации
и архивов Министерства культуры
и информации Республики Казахстан
(№ и дата первичной постановки на учет
№6592-Ж. 07.09.2005 г.)

Адрес:

Республика Казахстан,
010000, г. Астана, пр. Мәңгілік ел, д. 8
тел.: 8(7172)74-02-06;
факс: 8(7172)74-14-43
www.iz.adilet.gov.kz
E-mail: instzak-kz@mail.ru,
institutzakonodatelstva@gmail.com

СОДЕРЖАНИЕ**Колонка редакции** 9

*Отчет Министра юстиции Республики Казахстан Бекетаева
М.Б. перед населением* 11

Архивные страницы «Вестника»

С.К. ИДРЫШЕВА О роли добросовестности, разумности и
справедливости как принципов гражданского права (Вестник ИЗ РК,
№2(18)-2010, с. 40-43) 14

К.К. САБИРОВ Возвращаясь к научной публикации С.К. Идры-
шевой о роли добросовестности, разумности и справедливости как
принципов гражданского права 18

Конституционное и административное право

А.А. КАРАЕВ Понятие, состав и содержание конституционной
безопасности 22

Р.К. ДЖИЕМБАЕВ О проблеме повышения уровня правосозна-
ния и правовой культуры граждан 30

Гражданское и гражданско-процессуальное право

У.Е. КУДИЯРОВА Этапы становления и сегодняшнего при-
менения института наследования 38

Уголовное право и уголовный процесс

А.Н. АХПАНОВ, А.Л. ХАН О правовой природе и разгра-
ничении оперативно-розыскных мероприятий и негласных след-
ственных действий 45

Р.Т. НУРТАЕВ Проблемы совершенствования норм Уголов-
ного кодекса Республики Казахстан, регулирующих субъективные
признаки составов экологических уголовных правонарушений 54

Ж.У. ТЛЕМБАЕВА, Ф.Р. АХМЕДЖАНОВ Лишение граж-
данства: некоторые вопросы законодательного регулирования и
реализации 63

**Международное право и сравнительное правоведе-
ние**

М.А. ШАКЕНОВ Практика судов Германии по использова-
нию правил прецедентного характера в судопроизводстве 70

Правовой мониторинг

И.К. ЕЛЕУСИЗОВА, Д.М. ТҮРЛЫБЕК Анализ законода-
тельства Республики Казахстан и зарубежных стран в части регу-
лирования коммерческих юридических лиц, в том числе с участи-
ем государства 76

А.А. ДАУЛЕТХАНОВА О некоторых проблемах и перспек-
тивах развития автомобильного транспорта 88

А.У. КАЛИЕВА Некоторые вопросы правового мониторинга
Трудового кодекса Республики Казахстан (по материалам аналити-
ческой справки на Трудовой кодекс РК) 98

Н.М. АКимова Некоторые вопросы правового мониторин-
га Кодекса Республики Казахстан «О здоровье народа и системе
здравоохранения» 108

**Из практики законодательства на государственном
языке**

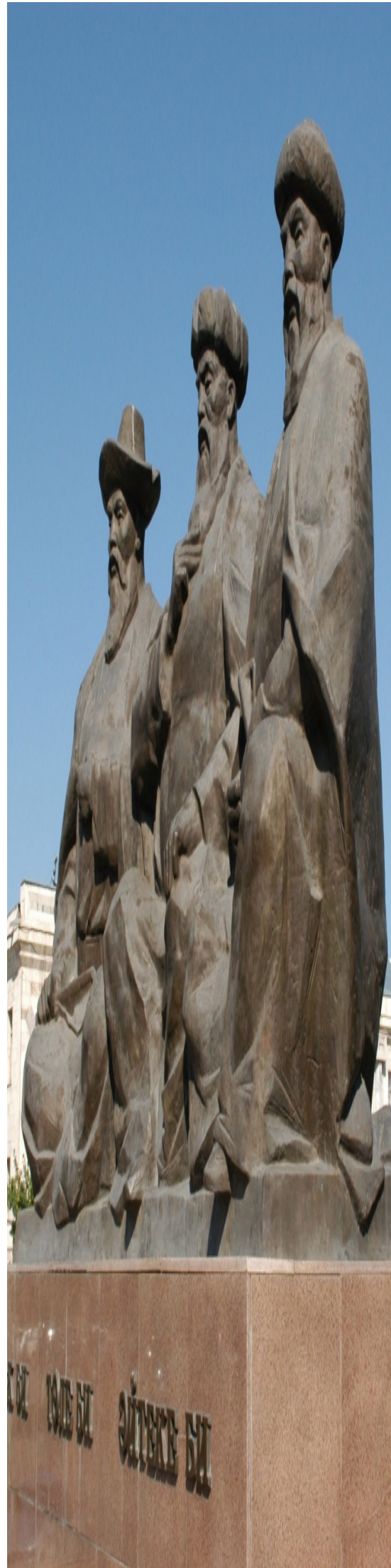
Н.М. ПРИМАШЕВ Государственный герб Республики Ка-
захстан: проблемы стандарта 117

Н.Н. ИСАҚ Роль языка в рамках программной статьи «Руха-
ни жаңғыру» 121

Трибуна молодого ученого

К.К. САБИРОВ, А.Т. БЕКЕН Медиация как способ защиты
прав добросовестного приобретателя 126

Р.Е. ЖАКУПОВ Вопросы деятельности национальных научных советов.....	133
А. АРЫСТАН, Г.С. ТАТЕБАЕВА Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования.....	140
Н.Б. БАГИСОВ О некоторых проблемах применения мер обеспечения по делам об административных правонарушениях в области охраны окружающей среды и использования природных ресурсов.....	150
А.Е. АСАНОВ Исполнительное производство в Республике Казахстан: проблемы и пути совершенствования.....	157
<i>Итоги конкурсов научных работ среди молодых ученых к 25-летию Института законодательства РК</i>	
Д.М. БИРЖАНОВА Перспективы демократизации нормотворчества на основе процесса цифровизации.....	164
К.Ф. ИСАБЕКОВА Цифровизация в нормотворчестве: задачи и ожидаемые результаты.....	170
А.С. МОЛДАБАЕВ О развитии Legal Tech в Казахстане на примере нормотворческой деятельности.....	175
А.Б. САТБАЕВА Законодательное обеспечение реализации задач четвертой промышленной революции в Республике Казахстан.....	180
К. АЛЕХАНҚЫЗЫ Некоторые вопросы поступления кандидатами женского пола в военные учебные заведения Республики Казахстан.....	186
А.М. АЙТУАРОВА Вопросы применения зарубежного опыта в области правового регулирования электронного правительства.....	191
Хроника научной жизни	
Информационное сообщение об аллее памяти видного государственного и общественного деятеля, ученого-юриста Н.А. Шайкенова, г. Астана, 9 июня 2018 года.....	197
Информационное сообщение о V международной научно-практической конференции на тему «Обеспечение верховенства права: новые возможности в свете глобальных изменений», г. Астана, 15 июня 2018 года.....	200
Информационное сообщение по конкурсу научных работ среди молодых ученых-юристов Казахстана «Юридический IQ».....	205
Информационное сообщение по конкурсу исследовательских работ среди научных сотрудников Института законодательства Республики Казахстан.....	207
Информационное сообщение о VII Летней правовой школе «Социально-трудовые отношения с участием иностранных субъектов», г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, 22-26 июня 2018 г.....	210
Информационное сообщение о служебной поездке в Монголию, 25-30 июня 2018 года, г. Улан-Батор.....	213
Информационное сообщение о служебной поездке в Украину, 1-7 июля 2018 года, г. Киев.....	217
Библиография	
РЕЦЕНЗИЯ на монографию Карташкина В.А. «Права человека и принципы международного права в XXI веке». – М.: Изд-во «Норма-Инфра-М», 2018. – 148 с.....	219
Мудрые мысли	222



Owner and publisher:
SI «Legislation Institute
of the Republic of Kazakhstan»
Published since 2006
All journal materials are placed
on the website

www.iz.adilet.gov.kz

Included in the list of publications of basic
scientific results of dissertations on legal
sciences (Order CCES MES RK №894
from 05.30.2013)

Editorial Council members

Sarpekov R.K. (Astana, Kazakhstan) –
(Chairman)
Abaydeldinov E.M. – d.j.s. (Astana,
Kazakhstan)
Abyzov R.M. – d.j.s. (Moscow, Russian)
Belih V.S. – d.j.s. (Ekaterinburg, Russian)
Gubin E.P. – d.j.s. (Moscow, Russian)
Borchashvili I.Sh. – d.j.s. (Astana, Ka-
zakhstan)
Melnik R.S. – d.j.s. (Kiev, Ukraine)
Moiseev A.A. – d.j.s. (Moscow, Russian)
Muromcev G.I. – d.j.s. (Moscow, Russian)
Rahmetov S.M. – d.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Malinovskiy V.A. – d.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Sherubai Kurmanbauly – d.ph.s. (As-
tana, Kazakhstan)

Editorial Board members

Kulzhabayeva Zh.O. – c.j.s. (Astana,
Kazakhstan) – (Chairman)
Azer Aliyev – PhD (Kiel, Germany)
Aiymbetov M.A. – Honored Worker of
Culture of Kazakhstan, (Astana, Kazakh-
stan)
Bainiyazova Z.S. – c.j.s. (Saratov, Rus-
sian)
Eleussizova I.K. – c.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Kaziyev Z.G. – c.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Konusova V.T. – c.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Kulikpayeva M.Zh. – PhD (Astana,
Kazakhstan)
Mushanov T.E. (Astana, Kazakhstan)
Nurgazinov B.K. – c.j.s. (Astana, Kazakh-
stan)
Nurmagambetov R.G. – PhD (Kostanai,
Kazakhstan)
Rakhimberdin K.H. – d.j.s. (Ust-
Kamenogorsk, Kazakhstan)
Tegizbekova Zh.Ch. – c.j.s. (Bishkek,
Kyrgyzstan)
Tlembaeva Zh.U. – c.j.s. (Astana, Ka-
zakhstan)

The editorial staff

Koltubayeva G.B.
Yermek A.B.
Zhumageldina B.Zh.
Bailenova A.K.
Dzhamburshin K.A.
The certificate of registration of mass media
№11219-G from 15.11.2010 from
the Committee of Information and Archives
of the Ministry of Culture and Information
of the Republic of Kazakhstan
(Number and date of primary registration
№6592-Zh.07.09.2005.)

Address:

The Republic of Kazakhstan,
010000, Astana, Mangilik el pr., 8
tel.: 8 (7172) 74-02-06
fax: 8 (7172) 74-14-43
www.iz.adilet.gov.kz
e-mail: instzak-kz@mail.ru,
institutzakonodatelstva@gmail.com

CONTENT

Editorial10

*Report of the Minister of Justice of the Republic of Kazakhstan
Beketayev M.B. to the public*11

The archive pages of «Bulletin»

S.K. IDRYSHEVA On the role of good faith, reasonableness
and justice as the principles of civil law (Bulletin of the Institute of
Legislation of the Republic of Kazakhstan, №2(18)-2010, p. 40-43).....14
K. K. SABIROV Looking back to S.K. Idrysheva's article On the
role of good faith, reasonableness and justice as principles of civil law.....18

Constitutional and Administrative Law

A.A. KARAYEV Definition, composition and content of
constitutional security.....22
R.K. DZHIEMBAYEV The issue of the increase of the level of
legal awareness and legal culture of citizens.....30

Civil and Civil Procedural Law

U.E. KUDIYAROVA Stages of the formation and current
application of the institute of inheritance.....38

Criminal law and Criminal procedure

A.N. AKHPANOV, A.L. KHAN The legal nature and the distinction
between operational-search measures and secret investigative actions.....45
R.T. NURTAYEV Problems of the improvement of the norms
of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan regulating
subjective signs of corpus delicti of ecological criminal offenses.....54
Z.U. TLEMBAEVA, F.R. AKHMEJANOV Deprivation of
citizenship: some issues of legislative regulation and implementation.....63

International and Comparative law

M.A. SHAKENOV The practice of German courts on the use of
rules of precedent nature in legal proceedings.....70

Legal monitoring

I.K. ELEUSSIZOVA, D.M. TURLYBEK A Analysis of
legislation of the Republic of Kazakhstan and foreign countries in the
part of regulation of commercial legal entities, including with the state
participation.....76
A.A. DAULETKHANOVA Problems and development prospects
of automobile transport.....88
A.U. KALIYEVA Some issues of legal monitoring of the Labour
Code of the Republic of Kazakhstan (based on the analytical reference
to the Labour Code of the Republic of Kazakhstan).....98
N.M. AKIMOVA Some issues of legal monitoring of Code
“On people's health and the health system of the Republic of
Kazakhstan”.....108

Lawmaking practice in the official language

N.M. PRIMASHEV National emblem of the Republic of
Kazakhstan: problems of the standard.....117
N. N. ISSAK The role of language within the framework of
programme «Rukhani zhanghyru».....121

Young scholar tribune

K.K. SABIROV, A.T. BEKEN Mediation as a way of protection
of the bona fide purchaser's rights.....126
R.E. ZHAKUPOV Issues of activities of the national scientific
councils.....133

A.B. ARYSTAN, G.S. TATEBAYEVA Freight forwarding agreement: problems of classification and legal regulation.....	140
N.B. BAGISOV Some problems of application of measures in cases of administrative offences in the field of environmental protection and use of natural resources.....	150
A.E. ASSANOV Enforcement proceedings in the Republic of Kazakhstan: problems and improvement ways.....	157
<i>The results of competitions of scientific works among young scientists due to the 25th anniversary of the Institute of Legislation of the Republic of Kazakhstan</i>	
D.M. BIRZHANOVA Prospects for the democratization of rulemaking based on the digitalization process.....	164
K.F. ISABEKOVA Digitalization in norm-setting: objectives and expected outcomes.....	170
A.S. MOLDABAYEV The development of the Lega ITech in Kazakhstan in the sphere of legislative activity.....	175
A.B. SATBAYEVA Legislative support for the implementation of the Fourth Industrial Revolution in the Republic of Kazakhstan.....	180
K. ALEKHANKYZY Some questions of admission of female candidates to military educational institutions of the Republic of Kazakhstan.....	186
A.M. AITUAROVA Issues of application of foreign experience in the field of legal regulation of e-government.....	191
The Chronicle of Scientific Life	
Information note on the alley of memory of a prominent state and public figure, a legal researcher N.A. Shaikenov, Astana, June 9, 2018.....	198
Information note on the Fifth International Scientific-Practical Conference «Ensuring the Rule of Law: New Opportunities in the context of Global Change», Astana, June 15, 2018.....	202
Information note on the competition of scientific works among young legal scientists of Kazakhstan «Legal IQ».....	205
Information note on the competition of research works among research fellows of the Institute of Legislation of the Republic of Kazakhstan.....	208
Information note on the Seventh Summer school of law «Social and labour relations with the participation of foreign entities», Saint Petersburg, June 22 - 26, 2018.....	211
Information note on a business trip to Mongolia, Ulaanbator, June 25-30, 2018.....	214
Information note on a business trip to Ukraine, Kyiv, July 1-4, 2018.....	218
Bibliography	
REVIEW on V.A. Kartashkin's monograph "Human rights and the principles of international law in the XXI century". – M.: Publishing house «Норма-Инфра-М», 2018. - 148 p.....	219
Wise thoughts	222



УДК 346.7

О НЕКОТОРЫХ ПРОБЛЕМАХ И ПЕРСПЕКТИВАХ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Даулетханова Асия Алимгазиевна

Старший научный сотрудник Центра правового мониторинга Института
законодательства Республики Казахстан, к.ю.н.; г. Астана, Республика Казахстан;
e-mail: as.daulethanova@adilet.gov.kz

Ключевые слова: перевозка пассажиров; автомобильный транспорт; мобильные приложения; субсидирование автобусных перевозчиков; общественный транспорт; специальные разрешения; неделимый груз.

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы повышения качества услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом и регулярных перевозок автобусным сообщением.

Приводится анализ международного и отечественного опыта, а также действующих положений транспортного законодательства в рамках Закона «Об автомобильном транспорте», с учетом которых автор дает основные выводы по улучшению качества пассажиро-перевозок.

В частности, автором поднимается вопрос обеспечения контроля исполнения местными исполнительными органами правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров. Также рекомендуется пересмотреть вопрос освобождения от КПП и НДС перевозчиков, занятых на городских и пригородных маршрутах путем внесения изменений в Налоговый кодекс РК.

В работе исследуются проблемы повышения качества услуг при перевозке пассажиров автомобильным транспортом с использованием Интернет приложений. Анализируя опыт зарубежных и отечественных пассажиро-перевозок, автор делает вывод о том, что существующая модель пассажиро-перевозок посредством Интернет приложений вовсе небезопасно.

Приведены статистические данные по исследуемой тематике, широко представлены примеры на основе практического опыта Российской Федерации, Америки, Франции и Германии.

Автором предлагается ряд предложений по повышению безопасности дорожного движения, увеличения транзитного потенциала страны, кроме того, предлагается ввести в казахстанское законодательство норму, предусматривающую обязанность владельцев мобильных сервисов заказа такси получения соответствующего разрешения в уполномоченном государственном органе.

В представленном научном исследовании предпринята попытка выявления наиболее распространенных проблем правоприменительной практики, требующих скорейшего разрешения, с целью повышения уровня реальной защищенности прав и интересов участников автомобильных перевозок.

АВТОМОБИЛЬ КӨЛІГІНІҢ КЕЙБІР ПРОБЛЕМАЛАРЫ МЕН ДАМУ ПЕРСПЕКТИВАЛАРЫ

Әсия Әлімғазықызы Дәулетханова

Қазақстан Республикасының Заңнама институты Құқықтық мониторинг
орталығының аға ғылыми қызметкері, з.ғ.к.; Қазақстан Республикасы Астана
қаласы; e-mail: as.daulethanova@adilet.gov.kz

Түйін сөздер: жолаушы тасымалы; автомобиль көлігі; мобильді қосымшалар; автобус тасымалдаушыларын субсидиялау; қоғамдық көлік; арнайы рұқсат; бөлінбейтін жүк.

Аннотация. Мақалада жолаушыларды автомобиль көлігімен және автобус қатынасымен тасымалдау кезінде қызмет көрсету сапасын арттыру проблемалары қарастырылды.

«Автомобиль көлігі туралы» заң шеңберінде халықаралық және отандық тәжірибе-

ге көлік заңнамасының қолданыстағы ережелеріне талдама жасалады. Олардың негізінде автор жолаушы тасымалы сапасын жақсарту жөнінде негізгі түйіндерін ұсынады.

Атап айтқанда, тасымалдаушылардың әлеуметтік маңызы бар жолаушы тасымалын жүзеге асыруға байланысты шығынын жергілікті атқарушы органдардың бюджет қаражаты есебінен субсидиялау ережелерін орындауын бақылауды қамтамасыз ету мәселесі көтерілген. Қалалық және қала маңы бағыттарында жұмыс істейтін тасымалдаушыларды КҚС пен КҚС-тен босату мәселесін Салық кодексіне өзгерістер енгізу арқылы қайта қарау ұсынылған.

Еңбекте жолаушыларды автомобиль көлігімен тасымалдау барысында Интернет қосымшасын пайдалану арқылы қызмет көрсету сапасын арттыру проблемалары зерттелген, автор Интернет қосымшамен жасалатын жолаушы тасымалының қазіргі пайдаланылатын үлгісі мүлдем қауіпті деген түйін жасайды.

Зерттелетін тақырып бойынша статистикалық деректер берілген, Ресей Федерациясы, Америка, Франция және Германия елдерінің практикалық тәжірибелері негізінде мысалдар кеңінен келтірілген.

Автор жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыру, елдің транзиттік әлеуетін ұлғайту жөнінде бірқатар ұсыныстар ұсынады, сонымен қатар, автор қазақстандық заңнамаға такси шақыртудың мобильді қосымшалары иелерінің уәкілетті мемлекеттік органнан тиісті рұқсат алу міндетін көздейтін норма енгізуді ұсынады.

Беріліп отырған ғылыми зерттеуде автомобиль тасымалы қатысушыларының құқықтары мен мүдделерінің шынайы қорғалуын арттыру мақсатында құқық қолдану тәжірибесінің анағұрлым кеңінен таралған, шұғыл шешімін табу қажет проблемаларын анықтауға талпыныс жасалған.

PROBLEMS AND DEVELOPMENT PROSPECTS OF AUTOMOBILE TRANSPORT

Dauletkhanova Assiya Alimgazievna

Senior Research Staff Center of legal monitoring Institute of the Legislation Republic of Kazakhstan, e-mail: as.dauletkhanova@adilet.gov.kz

Keywords: transportation of passengers; motor transport; mobile applications; subsidizing of bus transport companies; public transport; special permissions; indivisible freight.

Abstract. This article addresses the issues of improvement of the quality passengers transportation services when transporting passengers by the motor vehicles and scheduled bus transportation services.

The analysis of the international and domestic experience is demonstrated, as well as relevant applicable provisions of the transport-related legislation as part of the Motor Transport Law based on which the author presents main conclusions regarding how to improve the quality of passenger transportations. In particular, the author brings forward the issue of ensuring control of how local executive authorities follow the rules of subsidizing the losses of the carriers associated with implementation of socially important passenger transportations services at the expense of budgetary funds. It is also recommended to reconsider the issue of exempting the carriers from the corporate income tax and VAT who operate within the city and suburbs by introducing amendments to the Tax Code.

In Article author analyze a problems for improvement of quality service in in passengers' transportation with using of internet application. Analyzing experience of foreign and domestic passenger transportations, the author draws a conclusion about what the existing model of passenger transportations by means of the Internet of applications is unsafe at all.

Bring out statistical data regarding on the studied subject, widely presented examples on the basis of practical experience of Russian Federation, Amerika, France and Germany.

Besides, the author suggests adding a regulation to the Kazakhstan Law that would oblige the owners of mobile taxi order services to obtain a relevant permission from the authorized public authorities.

In the presented scientific study, an attempt was made to identify the most widespread problems in the law compliance practices that require urgent action in order to increase the level of actual protection of the rights and interests of participants in automobile transportation activity.

Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами в сфере автомобильного транспорта¹.

Необходимо подчеркнуть, что в Послании народу Казахстана «Казахстан - 2030. Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев» Глава государства поставил задачу, что Казахстан должен стать частью мировой транспортно-коммуникационной системы, что потребует опережающего развития всей транспортной инфраструктуры страны².

В решении поставленной задачи в области транспорта, принимая точечные меры, направленные на дальнейшее развитие инфраструктуры автомобильного транспорта, государство будет стремиться к созданию благоприятных условий для обеспечения потребностей экономики и населения в автомобильных перевозках³.

Тем самым, ожидается, что к 2020 году в Казахстане будет выстроена современная автодорожная сеть. Крупнейшая сеть автодорог будет связывать между собой большие города и населенные пункты республики. При этом особое внимание планируется уделять развитию автодорог местного уровня, а также постепенная интеграция транспортной инфраструктуры Казахстана в международную транспортную систему.

В этой связи, важно отметить, что Главой государства уделяется большое внимание развитию автодорожной инфраструктуры, которая позволит соединить между собой города по «лучевому принципу», «ускорятся и увеличатся грузопотоки, возрастут объемы транзита через страну. Наши граждане будут ездить по современным и качественным автомагистралям», смогут безопасно и быстро добираться в любой регион⁴.

К сожалению, несмотря на принимаемые меры, занимая девятое место в мире по пло-

щади своей территории, Казахстан по средней плотности автодорог все еще уступает не только высокоразвитым странам, но и большинству развивающихся стран постсоветского пространства.

Согласно Посланию Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» народу Казахстана от 10 января 2018 года четвертым приоритетом является повышение эффективности транспортно-логистической инфраструктуры⁵.

Осуществляя данный приоритет, Правительству совместно с Национальной палатой предпринимателей «Атамекен» необходимо принять меры для дальнейшей модернизации всей транспортной системы Казахстана в целях сохранности автодорог и обеспечения населения качественной дорожной инфраструктурой, повышения безопасности дорожного движения, увеличения транзитного потенциала страны, а также искоренения коррупции на транспорте. Особенно данный вопрос актуален в целях сохранения дорожного полотна и безопасной эксплуатации автомобильных дорог страны.

Более того, в соответствии с государственной программой «Информационный Казахстан-2020», утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 8 января 2013 года № 464, один из целевых индикаторов для стимулирования развития транзитного потенциала Республики Казахстан: это развитие многостороннего партнерства с операторами связи соседних государств, с созданием современной, более производительной и масштабируемой транспортной инфраструктуры, способной обеспечить телекоммуникационный трафик⁶.

Таким образом, можно констатировать, что анализируемый Закон соответствует стратегическим целям государства.

Отметим, что с момента принятия Закона Республики Казахстан «Об автомобильном

¹ Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476>

² «Казахстан - 2030 Процветание, безопасность и улучшение благосостояния всех казахстанцев» - Послание Президента страны народу Казахстана 1997 года // Электронный ресурс: http://adilet.zan.kz/rus/docs/K970002030_#z0

³ Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года // Электронный ресурс: http://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs

⁴ Государственная Программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 - 2019 годы, утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 6 апреля 2015 года № 1030 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1500000344>

⁵ «Новые возможности развития в условиях четвертой промышленной революции» - Послание Президента Республики Казахстан Н. Назарбаева народу Казахстана от 10 января 2018 г. Электронный ресурс: <http://www.akorda.kz/ru>

⁶ Стратегический план развития Республики Казахстан до 2020 года // Электронный ресурс: http://www.akorda.kz/ru/official_documents/strategies_and_programs

Государственная программа «Информационный Казахстан - 2020», утвержденная Указом Президента Республики Казахстан от 8 января 2013 года № 464 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/U1300000464#z11>

транспорте» (далее - Закон) прошло порядка 15-и лет. Вместе с тем, в течение этого времени Закон не раз подвергался внесению различных изменений и дополнений, направленных на его совершенствование. Рассматривая и анализируя данный Закон исключительно в практической плоскости, стоит отметить наиболее актуальные аспекты.

Так, в ходе анализа Закона были выявлены ряд коллизий, пробелов, неэффективно реализуемых норм и других недостатков, в связи с чем выработаны соответствующие выводы и рекомендации следующего характера.

Понятия «пассажир» и «перевозчик» содержатся в шести отраслевых нормативных правовых актах, при этом все они имеют различия. Анализ актов в сфере транспортного законодательства позволяет сделать вывод об отсутствии единого определения этим понятиям.

1. В подпункте 12) статьи 1 анализируемого Закона под пассажиром понимается - физическое лицо, пользующееся услугами перевозчика на основании заключенного договора автомобильной перевозки или ином законном основании⁷.

В подпункте 12) статьи 1 Закона РК «О железнодорожном транспорте» пассажир - физическое лицо, имеющее проездной документ (билет) и совершающее поездку в поезде⁸.

В подпункте 8) статьи 1 Закона РК «О внутреннем водном транспорте» пассажир - лицо, состоящее в договорных отношениях с перевозчиком и указанное в билете или ином документе, подтверждающем его право на проезд, либо осуществляющее по договору перевозки груза с согласия перевозчика сопровождение автотранспортного средства, животных и иного груза⁹.

В соответствии с подпунктом 55) статьи 1 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» пассажир - физическое лицо, не входящее в состав экипажа и перевозимое на воздушном судне в соответствии с договором воздушной перевозки или на иных законных основаниях¹⁰.

В свою очередь, согласно подпункту 12)

статьи 1 Закона РК «О дорожном движении» пассажир – лицо, находящееся на (в) транспортном средстве и не управляющее им¹¹.

В соответствии с подпунктом 2) статьи 1 Закона РК «О транспорте в Республике Казахстан» клиент (грузоотправитель, грузополучатель, пассажир, фрахтователь) – физическое или юридическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком, а при смешанных перевозках в соответствии с заключенным договором смешанных перевозок¹².

Таким образом, в Законе РК «О транспорте в Республике Казахстан» понятие «пассажир» отсутствует в понятийном аппарате, но по тексту одновременно употребляются термины пассажир и клиент.

Следовательно, существование различных определений термина «пассажир» в действующем законодательстве может создать неясность в понимании данных терминов при применении законодательства в целом.

В связи с этим считаем необходимым установить единые определения для термина «пассажир» в отраслевом законодательстве Республики Казахстан.

2. В соответствии подпунктом 8) статьи 1 анализируемого Закона под автомобильным перевозчиком понимается (далее – перевозчик) – физическое или юридическое лицо, владеющее автотранспортными средствами на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок за плату или по найму.

В подпункте 54-2) статьи 1 Закона РК «О железнодорожном транспорте» перевозчик – лицо, осуществляющее деятельность по перевозке грузов или пассажиров, багажа, грузобагажа, почтовых отправок и указанное в перевозочных документах, владеющее на праве собственности или на ином законном основании подвижным составом, включая тяговые транспортные средства.

В подпункте 37) статьи 1 Закона РК «О внутреннем водном транспорте» перевозчик - лицо, владеющее на праве собственности или иных законных основаниях судном,

⁷Закон Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года № 476 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z030000476>

⁸Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z010000266>

⁹Закон Республики Казахстан «О внутреннем водном транспорте» от 6 июля 2004 года № 574 / Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z040000574>

¹⁰Закон Республики Казахстан «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» от 15 июля 2010 года № 339-IV / Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z100000339>

¹¹Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194>

¹²Закон Республики Казахстан «О транспорте в Республике Казахстан» от 21 сентября 1994 года № 156 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000>

предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа и грузов и указанное в перевозочных документах;

В соответствии с подпунктом 52) статьи 1 Закона РК «Об использовании воздушного пространства Республики Казахстан и деятельности авиации» воздушные перевозки – деятельность физических и юридических лиц по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок воздушными судами.

В Законе РК «О дорожном движении» понятие «перевозчик» отсутствует, однако по тексту закона встречается часто.

В подпункте 9) статьи 1 Закона РК «О транспорте в Республике Казахстан» перевозчик – физическое или юридическое лицо, владеющее транспортным средством на праве собственности или на иных законных основаниях, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и почтовых отправок за плату или по найму и имеющее на это соответствующее разрешение, выданное в установленном порядке.

Таким образом, в отраслевом законодательстве понятия «пассажир» и «перевозчик» раскрываются опосредованно, как стороны договора.

Вышеприведенные примеры свидетельствуют, что одной из системных проблем в сфере законодательного регулирования транспортной отрасли является отсутствие однозначности в использовании терминов в нормативных правовых актах.

Необходимо отметить, что при анализе Закона были изучены рекомендации и предложения участников встречи с представителями общественных организаций в сфере транспорта и авиации, таких как ОЮЛ «Союз транспортных и логистических организаций и ассоциаций «KAZLOGISTICS», АО «Национальная компания «Қазақстан темір жолы», АО «Эйр Астана», АО «QAZAQ AIR», АО «НК «ҚТЖ» и др., по совместному обсуждению проблем данного Закона, которая состоялась 23 февраля 2018 года в Институте законодательства Республики Казахстан.

В ходе совместного обсуждения проблем автомобильного транспорта с представителями НПО были выработаны некоторые предложения, в частности по вопросу субсидирова-

ния убытков предпринимателей на социально значимых пассажирских городских и пригородных автобусных перевозках.

В соответствии с приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года № 883 «Об утверждении Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров»¹³ далее – Правила) и приказа Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 «Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам»¹⁴, местные исполнительные органы (далее – МИО) должны субсидировать автобусных перевозчиков. Однако МИО исполняют условия Правил не в полном объеме.

По данному вопросу НПП «Атамекен» неоднократно заявляли, что автопарки страны остро нуждаются в субсидировании. Как отмечает заместитель председателя правления Национальной палаты предпринимателей РК «Атамекен» Е. Рамазанов, «проблемы казахстанских перевозчиков связаны с отсутствием стабильного субсидирования.

Если полагаться на тот же международный опыт, большинства развитых стран – общественный транспорт субсидируется государством. В нашем случае, субсидируются перевозки лишь в семи регионах (Алматы, Алматинская, Акмолинская, Павлодарская, Кызылординская области, ВКО, СКО) из 16, и то лишь частично, несмотря на имеющиеся нормативно-правовую базу» [1].

Также акцентируется внимание на том, что в проекте совершенствования правил обязательного субсидирования социально-значимых маршрутов предусмотрено субсидирование в полном объеме.

Согласно статистическим данным Комитета транспорта МИР РК, в настоящее время охват населенных пунктов регулярным автобусным сообщением составляет 75%, то есть 4 938 населенных пунктов из 6 623 населенных пунктов с населением свыше 100 чел¹⁵.

Так, в 2017 году 6 акиматов (г. Караганды, Алматинская, Актюбинская, Атырауская, Костанайская, Мангыстауская обл.) не осуществ-

¹³Приказ и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан «Об утверждении Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров» от 25 августа 2015 года № 883 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500012353>

¹⁴Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан «Об утверждении Методики расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам» от 13 октября 2011 года № 614 // Электронный ресурс: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/V1100007297>

¹⁵Информация о состоянии пассажирских перевозок автомобильным транспортом // Электронный ресурс: <http://transport.mid.gov.kz/ru/pages/informaciya-o-sostoyanii-passazhirskih-perevozok-avtomobilnym-transportom-00>

вляли субсидирования совсем, 9 акиматов осуществляли субсидирование не в полном объеме (по прогнозам Союза автотранспортников Республики Казахстан ежегодная потребность субсидирования – 70 млрд тг.)¹⁶.

В то же время, наметилась тенденция создания акиматами муниципальных парков, которые финансируются за счет выделенных из бюджета средств.

В г. Алматы на субсидии в IV-м квартале 2017 г. выделено 6,3 млрд. тг. (80% субсидий выделяется на муниципальный парк).

При этом, как утверждают представители НПО, в г. Алматы подорваны основы рыночной экономики, путем уничтожения добросовестной конкуренции, также оказанием полного приоритета муниципальному автобусному парку.

В этой связи необходимо:

1. Обеспечить контроль за исполнением МИО правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров;

2. С целью обязательного субсидирования регулярных пассажирских перевозок как социально-значимых маршрутов и стимулирования развития отрасли, нужно пересмотреть вопрос освобождения от КПП и НДС перевозчиков, занятых на городских и пригородных маршрутах путем внесения изменений в следующие статьи Кодекса Республики Казахстан «О налогах и других обязательных платежах в бюджет» (Налоговый кодекс):

Пункт 2 статьи 290 Кодекса (Налогообложение организаций, осуществляющих деятельность в социальной сфере) дополнить подпунктом: «5) оказание услуг, по перевозке пассажиров транспортом общего пользования при осуществлении городских и пригородных перевозках.»;

3. Статью 394 (Обороты по реализации товаров, работ, услуг, освобожденные от налога на добавленную стоимость) дополнить подпунктом: «44) услуг, по перевозке пассажиров транспортом общего пользования при осуществлении городских и пригородных перевозках.».

На сегодняшний день в Казахстане зарегистрировано 484 тыс. грузовых автотранспортных средств (далее - АТС), для которых

допустимые весовые и габаритные параметры определены Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 342 от 26 марта 2015 года (утверждены допустимые параметры автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам РК). При этом допустимая осевая нагрузка не должна превышать для одиночной оси 10,0 тонн. Эта норма соответствует принятым международным стандартам (в Европе нагрузка на одиночную ось составляет 10,0 тонн, в России – 10,0 тонн и 11,5 тонн, в США – 8,0 тонн)¹⁷.

Действующие законодательные требования по осевым нагрузкам АТС направлены на сохранение дорожного полотна и безопасную эксплуатацию автомобильных дорог страны [2].

Вместе с тем, на сегодняшний день автомобили с грузом (ТНП, инертные материалы (песок, щебень, цемент и т.п.) ездят по автодорогам с большим перевесом, получив специальное разрешение, уплатив сумму сбора.

Один проезд грузового автомобиля со значительным перевесом по дороге приводит к необратимым разрушительным процессам дорожного полотна. И поэтому любой штраф или стоимость уплаты за специальное разрешение несоизмерима с затратами на реконструкцию и ремонт автомобильных дорог. Например, по состоянию на 1 марта 2018 года грузооборот автомобильного транспорта республики составил 683762,7 тыс. тонн¹⁸.

Так, проведенный анализ экономической эффективности от выдачи специальных разрешений на проезд тяжеловесных АТС по территории Казахстана за 2016 год показал, что наряду со штрафами (0,7 млрд. тенге) сумма денежных сборов за превышение весовых параметров, поступаемых в бюджет средств (сбор за специальные разрешения – 0,0021 млрд. тенге), в 524 раза меньше затрат из бюджета страны (368 млрд. тенге) на реконструкцию, ремонт и строительство автодорог. При этом дороги республики продолжают разрушаться.

Известно, что автомобильный транспорт в Казахстане, начиная с 90-х годов, активно развивался, и в настоящее время вышел на второе место (после железнодорожного и трубопроводного), охватив более 20% грузо- и

¹⁶Проблемные вопросы автомобильного транспорта. - Материалы встречи с представителями общественных организаций в сфере транспорта по совместному обсуждению проблем автомобильного транспорта, которая состоялась 23 февраля 2018 года в Институте законодательства Республики Казахстан.

¹⁷Статистические данные/// Электронный ресурс: http://stat.gov.kz/faces/wcnav_externalId/homeNumbersTransport?_afzLoop=8676928900080401#%40%3F_afzLoop%3D8676928900080401%26_adf.ctrl-state%3Dr198o7mi9_50

¹⁸Агентство Республики Казахстан по статистике. Социально-экономическое развитие Республики Казахстан / Информационно-аналитический журнал / С.42. – Астана: «Жарқын Ко», 2018. - 141 с. / Электронный ресурс: stat.gov.kz/getImg?id=ESTAT0755134

90% пассажиропотоков [3]. В итоге, роста интенсивности движения тяжеловесных АТС с превышением осевых нагрузок привело к существенному росту потребности финансовых средств на восстановление автомобильных дорог страны.

По утверждению представителей НПО транспортной отрасли, имеют место коррупционные схемы перевозок тяжеловесных грузов, где перевозчики с целью получения большей прибыли не соблюдают допустимые весовые и габаритные параметры АТС (увеличение ширины, длины и высоты кузовов АТС - недобросовестная конкуренция), ежемесячно «отмечаются» контролирующему органу за бесконтрольный проезд. Данная схема способствует перемещению финансовых средств в обход бюджета, нанося тем самым колоссальный урон государству (теневая экономика, разрушение дороги).

Добросовестные предприниматели, эксплуатирующие стандартный подвижной состав, оказались вытесненными из рынка перевозчиками, практикующими демпинг и перегруз техники, в ущерб безопасности дорожного движения.

С 2005 года до 2013 года специальное разрешение на проезд грузовых автомобилей с превышением осевых нагрузок выдавалось только на неделимый груз, при этом требовался специализированный подвижной состав, не допускающий превышение осевых нагрузок. Однако с июля 2013 года, несмотря на возражения ОЮЛ автотранспортной отрасли, данная норма была снята (возможна пролоббированы интересы недобросовестных (нарушающих допустимые весовые нормы для АТС) автоперевозчиков инертных строительных материалов).

Сегодняшняя ситуация с превышением весовых нагрузок вызывает обеспокоенность со стороны государственных органов, Союза транспортников Казахстана «Kazlogistics», Союза автотранспортников РК (КАО), Союза международных автомобильных перевозчиков РК (КазАТО), АО «Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт», ТОО «Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций» и др.

В этой связи, в целях сохранности автодорог и обеспечения населения качественной дорожной инфраструктурой, повышения безопасности дорожного движения, увеличения транзитного потенциала страны, а также искоренения коррупции на транспорте необходимо

реализовать в скорейшем времени инициативу по закреплению в законодательстве нормы «неделимый груз».

5 апреля 2017 г. вопрос сохранности автомобильных дорог обсужден с Председателем Президиума НПП РК «Атамекен» Кулибаевым Т.А., где поддержана позиция необходимости закрепления на законодательном уровне нормы «неделимый груз»¹⁹.

Аналогично 15 августа 2017 г. на площадке НПП РК «Атамекен» было проведено еще одно совещание с участием МИР РК, СТК «KAZLOGISTICS», КАО, КазАТО, подключением регионов и других организаций, где руководителями ассоциаций (союзов) откровенно была высказана необходимость решения этого вопроса.

По итогам работы было принято решение о внесении этих изменений и МИР (исх. № 03-28/459 от 24.01.2018 г.) было разработано АРВ и направлено в МНЭ РК на согласование и получены не однократные замечания.

В этой связи есть обоснованная необходимость введения в анализируемый закон нормы, предусматривающей выдачу специальных разрешений на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов только на перевозку неделимых грузов²⁰.

Далее, анализ Закона на предмет коррупциогенности показал наличие ненадлежащего регулирования некоторых общественных отношений. Так, из-за использования неопределенной формулировки «может быть», возникает неясность в толковании, что предполагает решение вопроса правоприменительным органом по своему усмотрению, в зависимости от степени заинтересованности.

Принятие таких решений правоприменительным органом по своему усмотрению и в зависимости от заинтересованности выявлены в следующих статьях анализируемого Закона:

В пункте 4 статьи 19-8:

«4. Уполномоченным органом может быть произведен паритетный обмен с компетентными органами иностранных государств бланками разрешительных документов.».

Во втором абзаце пункта 3 статьи 19-10:

«Выдача отечественным перевозчикам сверх заявленных иностранных разрешительных документов может быть произведена в случае отказа других отечественных перевозчиков от заявленных ими иностранных разрешительных документов данного вида.».

В данных 2-х статьях, в целях исключения

¹⁹Электронный ресурс: <http://atameken.kz/ru/news/29709-etu-dilemmu-neobhodimo-reshit--timur-kulibaev-onedostupnosti-finansov-dlya-msb>

²⁰Проблемные вопросы автомобильного транспорта. - Материалы встречи с представителями общественных организаций в сфере транспорта по совместному обсуждению проблем автомобильного транспорта, которая состоялась 23 февраля 2018 года в Институте законодательства Республики Казахстан.

самостоятельного толкования должностным лицом слов «может быть произведен» считаем необходимым заменить словом «производится».

В пункте 5 статьи 42:

«5. Автотранспортные средства, используемые перевозчиками иностранного государства при выполнении ими международных автомобильных перевозок на территории Республики Казахстан, могут быть подвергнуты осмотру должностными лицами уполномоченного органа.»

В данном случае существует неопределенная формулировка «могут быть подвергнуты осмотру», что является нечеткостью соблюдения правил юридической техники, размытости и неясности языка и применяемых терминов. В целях исключения самостоятельного толкования должностным лицом слов «могут быть» считаем необходимым заменить словом «подвергается» и конкретизировать на каких основаниях подвергается осмотру.

Учитывая, что данная статья Закона регулирует автомобильные перевозки по международным направлениям и важность развития отечественной автомобильной отрасли, такие двойные нормы противоречат стратегии развития транспортной отрасли Казахстана в целом.

Стратегия, в первую очередь направлена на снижение транспортных издержек в экономике, безопасность и устойчивость развития, а также повышение конкурентоспособности транспортной системы и реализацию транзитного потенциала страны.

Полагаем, что указанная статья должна быть прозрачной и отвечать реальным и законным потребностям перевозчиков.

В пункте 1 статьи 23 Закона перечислены исчерпывающие условия договора организации регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа, такие как:

«1) тариф;

2) порядок и места продажи проездных документов (билетов), осуществление контроля за их наличием у пассажиров;

3) размеры и сроки выплаты компенсаций перевозчику, если установленный местными исполнительными органами областей (города республиканского значения, столицы) тариф не покрывает затраты на перевозку, а также за перевозку пассажиров и багажа на льготных условиях или бесплатно;

4) расписание движения, тип (класс) и количество автобусов, троллейбусов, микроав-

тобусов, используемых на маршруте;

4-1) требования по обновлению автобусов, микроавтобусов, троллейбусов, используемых на маршруте;

5) ответственность сторон за невыполнение или ненадлежащее выполнение обязательств по договору;

6) минимальный срок действия договора, составляющий не менее трех лет;

7) порядок продления срока действия договора.»

Между тем, в пункте 2 данной статьи указано, что законодательными актами Республики Казахстан могут быть установлены иные обязательные условия договора организации регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа.

В данной статье Закона не предусмотрена отсылочная норма, регламентирующая иные условия договора организации регулярных внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров и багажа. Полагаем, что указанная норма имеет коррупциогенный характер, так как позволяет уполномоченным органам самостоятельно определять основания для дополнительных условий.

По данному вопросу А. Исекешев, в 2016 году говорил, что: «Все компании могут работать в Казахстане при условии соблюдения законодательства. Утверждены Правила перевозок пассажиров, закреплены требования в части наличия медицинского освидетельствования водителей и техосмотра транспорта. Для нормальной работы сервисы должны полностью платить налоги»²¹. Тем не менее, данный вопрос остается актуальным и на сегодняшний день.

На страницах Интернета существует масса форумов по обсуждению тех или иных обстоятельств заказа такси через Интернет приложения. Основные проблемы это – текучесть кадров и нестабильное качество услуг оказываемые сервисами Интернет такси, вопросы безопасности, возможность налогообложения, выдача разрешительных документов. Из этого следует, что пробел нужно законодательно урегулировать, тем самым создать правовую основу для развития цифровых технологий в транспортной отрасли, а пассажиры, в свою очередь будут получать более качественную услугу.

Справочно: Выбраны наиболее распространенные комментарии из сайтов.

1. Таксисты задирают высокие цены, мы платим за услугу, а она не соответствует нашим ожиданиям. Где качество, за что мы

²¹ Асет Исекешев прокомментировал перспективы работы интернет-такси в Казахстане, 29 мая 2016 г. // Электронный ресурс: <https://informburo.kz/novosti/aset-isekeshev-prokomentiroval-perspektivy-raboty-internet-taksi-v-kazahstane.html>

платим деньги? — жалуется Д. Федулова, жительница г. Уральска.

2. Жительница Астаны обратилась в полицию, пожаловавшись на поведение таксиста, которого вызвала посредством приложения InDriver. По словам астанчанки, выходя из авто Volkswagen Passat, она нечаянно хлопнула дверь, после этого водитель вышел из машины. "Напал таксист и угрожал расправой, сопровождая это все нецензурной бранью, (...) схватил меня за шею", - написала на Facebook пассажир. Девушка обратилась в полицию по этому факту²².

3. Как поясняет председатель комитета государственных доходов Министерства финансов РК Д. Ергожин, в стране стоит проблема в сфере Интернет-торговли. "У нас вообще нужно отрегулировать Интернет-торговлю. Все, что в Интернете проходит, все эти транзакции торговли у нас не отрегулированы. Поэтому мы написали соответствующее письмо в министерство, чтобы они приняли закон. Но с другой стороны, у нас есть налоговое законодательство, которое предписывает, что если лицо осуществляет деятельность на территории РК и получает от этого доход, оно должно сдать декларацию. Либо человек, который платит ему, либо лицо, которое осуществляет деятельность, должно быть зарегистрировано как постоянное учреждение", - добавил глава комитета [4].

4. Владельцы крупных фирм-такси города признают, что в их штатах не хватает кадров, потому что многие водители уходят таксовать нелегально.

Известно, что в крупных городах и регионах Казахстана работают и широко используются услуги сервисов Интернет-такси, такие как inDriver, Uber и другие аналогичные компании. Особенность данных мобильных приложений заключается в отсутствии человеческого фактора в виде живого диспетчера.

Тем не менее, правового определения таких мобильных сервисов Интернет службы заказа такси в национальном законодательстве отсутствует. На сегодняшний день в рамках анализируемого Закона действия мобильных приложений заказа такси не подпадают, в силу того, что они не являются информационно-диспетчерской службой в классическом смысле. Но, новые инновационные цифровые технологии отличаются удобством и с каждым днем охватывают население все больше и больше. Также, следует обратить внимание, что на некоторых площадках, таких как inDriver, может зарегистрироваться любой ав-

толюбитель, желающий подзаработать частным извозом пассажиров.

На основании вышеизложенного возникает необходимость законодательного закрепления регулирования сервисов Интернет-такси через мобильные приложения.

В целях легализации и обеспечения безопасности перевозок такси через мобильные приложения, считаем необходимым закрепить обязанность владельцев мобильных сервисов получения соответствующего разрешения в уполномоченном государственном органе.

Подобная система позволит программному приложению не только получать свой процент (комиссию) с водителями от предоставления клиентов, но и будет возможность закрепления ответственности за пассажиро-перевозки.

Справочно: Законность деятельности Интернет-сервисов вызова такси без лицензий оспаривается во многих странах мира. Например, в нарушении законодательства обвиняют Интернет-сервис Uber. Недавно его работу частично запретили в Германии. Во Франции с 1 января вступил закон, который обязывает всех водителей такси получать необходимые лицензии и страховку — а у водителей Uber этих документов нет, подозревает полиция.

В свою очередь, генеральный директор таксомоторной компании «Желтое такси» Феликс Маргарян, констатирует, что «сложившаяся ситуация особенно бьет по индивидуальным предпринимателям и мелким таксопаркам. По сути, выполнить заказ агрегатора может любой человек, у которого есть планшет, подключенный к системе. А является ли этот человек профессиональным водителем, знает он дорогу, прошел ли он медкомиссию, сколько часов он спал за последние сутки и в каком состоянии находится его автомобиль — это агрегатору неизвестно и неинтересно. Ведь агрегатор в случае какого-либо инцидента никакой ответственности не несет.» [5]-рассказал эксперт.

Кроме того, в процессе анализа Закона выявлены отдельные положения, свидетельствующие о наличии пробелов, коллизий и иных недостатков, в особенности в части выработки новых подходов к регулированию автомобильной транспортной сферы страны. Данные проблемы заключаются не только в законодательном подходе, а в целом транспортно-магистральных путей и пассажиро-грузовых потоков Республики.

Анализ дорожно-транспортной инфраструктуры показывает, что около 33% дорог общего назначения находятся в состоянии из-

²²Налоговики заинтересовались приложением для вызова такси IDriver / Электронный ресурс: https://tengrinews.kz/private_finance/nalogoviki-zainteresovalis-prilozheniem-vyizova-taksi-277500/

носа²³, что является препятствием для развития отечественных грузоперевозок.

Казахстан географически расположен в самом центре континента Евразия, однако малонаселенность и огромная территория республики определяет национальную экономику Казахстана не только грузоемкой, но и зависимой от степени развития национальной транспортной инфраструктуры.

Другой не менее острой проблемой является транспортная безопасность, в том числе безопасность пассажироперевозок. Безопасность дорожного движения в целом, во многом зависит от сплоченной работы уполномоченных органов и участников дорожно-транспортного комплекса. Сегодня, как показывает наша практика уровень этого взаимодействия никаким образом не позволяет изменить текущее положение в лучшую сторону. Все чаще

встречается нарушение Правил дорожного движения. Вместе с тем, согласно официальным данным Генеральной прокуратуры РК, на дорогах страны сейчас погибает около 250 казахстанцев в месяц [6], что говорит об отсутствии должного контроля над обеспечением безопасности пассажирских перевозок.

В заключение хотелось бы отметить, что обеспечение динамичного национального развития, качественное и целенаправленное улучшение инвестиционного климата, формирование условий для перехода Республики Казахстан на индустриально-инновационный путь развития, приоритетное стимулирование процесса регионального развития во многом зависят от наличия и качества транспортной инфраструктуры, важной составляющей которой является сеть автомобильных дорог.

ЛИТЕРАТУРА

1. Мария Дубовая. «Атамекен» назвал главный источник проблем в сфере регулярных перевозок. 6 февраля 2018 г. / Электронный ресурс: <https://iNformburo.kz/№ovosti/atameke№-№azval-glav№yy-istoch№ik-problem-v-sfere-regulyar№yh-perevozok-.html>
2. Асель Муканова. Ограничение перевозок грузов не более 8 тонн неизбежно приведет к удорожанию автоуслуг - Союз строителей РК / Электронный ресурс: <http://www.zakon.kz/4497893-ogranichenie-perevozok-gruzov-ne-bolee.html>
3. Рахимбердинова М.У. Анализ состояния и предложения по развитию автотранспортной инфраструктуры в регионе. Вестник КазНУ, 2014 г. Алматы.: Экономика / Электронный ресурс: <https://articlekz.com/article/15446>
4. Айтбаев С.М. Проблемы правового регулирования сервисов Интернет-такси. 11 июля 2016 г. // Электронный ресурс: <https://www.zakon.kz/4804664-problemy-pravovogo-regulirovaniya.html>
5. Кирилл Руков. Таксомоторное рабство. 19 февраля 2015. / Электронный ресурс: <https://taxi-forum.ru/node/19196>
6. Инеш Бержанова. Безопасная дорога – миф или реальность? 10 Февраля 2017 г. / Электронный ресурс: <http://www.kazpravda.kz/articles/view/bezopasnaya-doroga--mif-ili-realnost1/>

REFERENCES

1. Marija Dubovaja. «Atameken» nazval glavnyj istochnik problem v sfere reguljarnyh perevozok. 6 fevralja 2018 g. / Jelektronnyj resurs: <https://iNformburo.kz/№ovosti/atameke№-№azval-glav№yy-istoch№ik-problem-v-sfere-regulyar№yh-perevozok-.html>
2. Asel' Mukanova. Ogranichenie perevozok грузов ne bolee 8 tonn neizbezhno privedet k udorozhaniyu avtouslug - Sojuz stroitelej RK / Jelektronnyj resurs: <http://www.zakon.kz/4497893-ogranichenie-perevozok-gruzov-ne-bolee.html>
3. Rahimberdinova M.U. Analiz sostojanija i predlozhenija po razvitiju avtotransportnoj infrastruktury v regione. Vestnik KazNU, 2014 g. Almaty.: Jekonomika / Jelektronnyj resurs: <https://articlekz.com/article/15446>
4. Ajtbaev S.M. Problemy pravovogo regulirovaniya servisov Internet-taksi. 11 ijulja 2016 g. // Jelektronnyj resurs: <https://www.zakon.kz/4804664-problemy-pravovogo-regulirovaniya.html>
5. Kirill Rukov. Taksomotornoe rabstvo. 19 fevralja 2015. / Jelektronnyj resurs: <https://taxi-forum.ru/node/19196>
6. Inesh Berzhanova. Bezopasnaja doroga – mif ili real'nost'? 10 Fevralja 2017 g. / Jelektronnyj resurs: <http://www.kazpravda.kz/articles/view/bezopasnaya-doroga--mif-ili-realnost1/>

²³ Государственная программа инфраструктурного развития «Нұрлы жол» на 2015 -2019 годы» утверждена Указом Президента РК от 6 апреля 2015 года № 1030. // Электронный ресурс: <https://strategy2050.kz/storage/documents/eb/d6/ebd64e912b99c8c4d7b2b2a28d49a9ab.pdf>