

Қазақстан Республикасы Білім және ғылым министрлігі

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті

**Л.Н. ГУМИЛЕВ атындағы
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЗАҢ ФАКУЛЬТЕТІНІҢ
кұрылғанына 20 жыл толуына арналған
«ҚҰҚЫҚ ЖҮЙЕСІ МЕН ЗАМАНАУИ МЕМЛЕКЕТ: МӘСЕЛЕЛЕРІ,
ДАМУ ҮРДІСТЕРІ ЖӘНЕ КЕЛЕШЕГІ»
атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция
МАТЕРИАЛДАРЫНЫҢ ЖИНАҒЫ
17 мамыр 2019 жыл, Нұр-Сұлтан қ.**

МАТЕРИАЛЫ СБОРНИКА

Международной научно-практической конференции
**«ПРАВОВАЯ СИСТЕМА И СОВРЕМЕННОЕ ГОСУДАРСТВО:
ПРОБЛЕМЫ, ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ»**
посвященной 20 летию
**ЮРИДИЧЕСКОГО ФАКУЛЬТЕТА
ЕНУ имени Л.Н. ГУМИЛЕВА
17 мая 2019 года, г. Нур-Султан**

Нұр-Сұлтан, 2019

**ӘОЖ 342(063)
КБЖ 67. 4000.1
К18**

Редакциялық алқа:

Амандықова С.К., Ибрагимов Ж.И., Өмірзақов П.К., Хайрмуханмедов Н.И., Тлепина Ш.В., Нурмағамбетов А.М., Сембекова Б.Р., Мырзатаев Н.Д., Женисов С.К. Баймолдина С.М., Бердиярова Ж.С., Абаева Х.

Заң факультетінің құрылғанына 20 жыл толуына арналған «Құқық жүйесі мен заманауи мемлекет: мәселелері, даму үрдістері және келешегі» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдарының жинағы 17 мамыр 2019 жыл. Жалпы редакциясын басқарған: Е.Б.Сыдықов. – Нұр-Сұлтан: Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ, 2019. – 687 бет.

ISBN 978-601-337-176-4

Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университетінің заң факультетінің құрылғанына 20 жыл толуына арналған «Құқық жүйесі мен заманауи мемлекет: мәселелері, даму үрдістері және келешегі» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция материалдарының жинағы және құқықтық мемлекеттік: қоғамды жаңғырту және тұрақтылық, Қазақстан Республикасындағы азаматтық құқықтың дамуы мен қазыргі құрылу тенденциялары, қылмыстық сот төрелігі: заманауи заңдар жүйесіндегі дәстүрлер мен жаңалықтар, заманауи мемлекеттің жүйесінде өзгерістер енгізудің халықаралық құқығының ықпалы, Қазақстан Республикасының қолданыстағы заңнамасындағы құқықтар туралы ғылыми мақалаларды қамтиды. Жинақ заңгер мамандарға және барша қауымға арналған. Барлық материалдар авторлардың баяндауында жарияланды.

ISBN 978-601-337-176-4

ӘОЖ 342(063)
КБЖ 67. 4000.1

© Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ, 2019

**МАЗМУНЫ
СОДЕРЖАНИЕ**

| СЕКЦИЯ 1 ПРАВОВОЕ ГОСУДАРСТВО: СТАБИЛЬНОСТЬ И ОБЩЕСТВЕННАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ | | |
|--|---|----|
| Abdikarym S. | Legal issues of cyber security in the Republic of Kazakhstan | 12 |
| Chumakova A.V., Pletyago T. Y. | The Perspectives of Anti-Corruption Policy in Russian Higher | 16 |
| Oraz R. | European Court of Human Rights and Kazakhstan | 18 |
| Tortaeva A.E., Sadvokassov K., Sergaliyev D. | Meaning of corruption in Europe and USA | 21 |
| Tsoy K.R. | Comparative analysis of international educational standards in the system of higher education in England and the Republic of Kazakhstan | 24 |
| Zhanymbek Y. | «Anti-corruption model of Singapore: theoretical and legal aspect» | 28 |
| Айдарбеков Н. | ҚР сайлау жүйесін жетілдірудің кейбір жолдары мен мәселелері | 31 |
| Амандыкова С.К. | Трансформация вузов в некоммерческие организации | 34 |
| Амандыкова С.К., Жамбаев Е.С., Сакиева Р.С. | К вопросу о формировании конституционной идентичности республики казахстан в контексте формирования единой нации | 46 |
| Амандыкова С.К. Корпебаев Ж. | Некоторые аспекты цифровизации избирательного процесса в Республике Казахстан | 51 |
| Ахмет Б., Бажай Х. | Адамның ар-намысы мен қадір-қасиетінің дефамациядан қорғалу тетіктері | 53 |
| Аюпова З.К., Кусаинов Д.У. | Влияние международного права на изменения правовой системы в условиях интеграции | 57 |
| Баетова К.К. | Правовое регулирование религиозных браков в МЧП | 60 |
| Бажай Х., Ахмет Б | Қазақстан Республикасының билік органдары жүйесінде парламенттік институттың қалыптасуы | 64 |
| Байбутаев Ә.Ж. | Қазақстанда сыбайлас жемқорлыққа қарсы тұрудың құқықтық негіздері | 69 |
| Байкова Е.А., Махмадинов Д.М. | Негативные последствия реализации вопросов социального обеспечения в Республике Казахстан | 75 |
| Бауыржан Жұлдыз Бауыржанқызы | Неприкосновенность внутреннего мира личности и её интересов | 78 |
| Бейшембиев Э.Ж. | Кыргызстан: защита личности в национальном и международном публичном праве | 83 |

| | | |
|--|--|-----|
| Болтаев А.Д. | Қазақстан Республикасы азаматтардың сайлау құқығын жүзеге асырудағы әлемдік тәжірибеде туындайтын өзекті мәселелер | 86 |
| Бусурманов Ж.Д. | Правовая система и современное государство: проблемы, тенденции и перспективы развития | 89 |
| Бырдин Е.Н. | Проблемы защиты прав детей в Российской Федерации и Республике Казахстан: сравнительный анализ | 91 |
| Дайрабаева Н.К. | Актуальные вопросы государственных закупок в рамках ЕАЭС | 95 |
| Дайрабаева Н.К. | Перспективы совершенствования финансово-правового регулирования в сфере государственных закупок Республики Казахстан | 97 |
| Енсебаева А.Р. | Нулевая терпимость к коррупции - основа правового государства | 101 |
| Есенбаев Б. | Қазақстан және шетел азаматтарының сайлау құқығы және оның негізгі аспектілері | 105 |
| Жаксыбекова Ф.С., Татебаева Г.С. | Авторлық құқықтарды қорғау ерекшеліктері | 108 |
| Жанузакова Л.Т. | О понятии «государственный орган» в теории и законодательстве | 111 |
| Женисов С.К., Мысыр О.Д. | Сыбайлас жемқорлықпен күрес – бүгінгі таңдағы өзекті мәселе | 115 |
| Жуманова М.Х., Алдебаева Д.А. | Система законодательства социального обеспечения | 116 |
| Жуманова М.Х., Лукпан М. | Современные методы борьбы с коррупцией | 121 |
| Жунубаева М.М. | Банкротство «самозанятых» граждан в Российской Федерации | 123 |
| Ибрагимов Ж.И., Бұлақбаев М. | Кәсіби құқықтық мәдениетті қалыптастырудағы конституциялық принциптер | 125 |
| Ибрагимов Ж.И., Жугралин С.А. | Механизм правовой защиты прав и свобод ребенка в Республике Казахстан и Российской Федерации | 133 |
| Ибрагимов Ж.И., Қырым Д. | Құқық үстемдігі мемлекеттік қызметшілердің кәсіби құқықтық мәдениетінің негізі | 135 |
| Ибрагимов Ж.И. | Қазіргі заманғы мемлекеттік қызметшілердің құқықтық мәдениетін жетілдіру | 139 |
| Иванова Ж.Б. | Плагиат в модной индустрии: к вопросу о правовой защите творцов моды | 144 |
| Капсалям К.Ж., Капсалямова С.С. | Современные проблемы противодействия уголовным правонарушениям в сфере банковской деятельности | 147 |
| Капсалямова С.С., Буртебаева А.А. | Актуальные вопросы правового регулирования деятельности министерства финансов Республики Казахстан в условиях цифровизации | 151 |
| Каскабаева Т., Альмухамбетов Ж.Н. | Современное состояние сравнительного правоведения как учебной и научной дисциплины | 155 |
| Кусаинова Л.И. | Проблемы бедности в Республике Казахстан и куюго правовое регулирование | 158 |

| | | |
|---|--|-----|
| Мырзатаев Н.Д. | КР-дағы жоғары білім беру саласын құқықтық реттеудің теориясы мен тәжірибесі | 162 |
| Мырзатаев Н.Д., Сапарбекова Б.Е. | Педагог мәртебесін құқықтық қорғау – адам капиталының негізі | 167 |
| Орманова Ш.Ш., Алибеков А.А. | Элементы функционального анализа деятельности акимов сельских территорий | 173 |
| Орманова Ш.Ш., Алибеков А.А. | Факторы, влияющие на эффективность управленческой деятельности в системе местного государственного управления и самоуправления | 177 |
| Оспанова А.Н. | Сыбайлас жемқорлыққа қарсы іс-қимыл шаралары жүйесінде сыбайлас жемқорлыққа қарсы құқықтық сананы қалыптастыру | 181 |
| Рахимбаев Е.Н. | Генезис судебной системы Кыргызской Республики: проблемы. поиски, решения | 185 |
| Сагыналиева В.Ж., Темирбекова М.Л. | Предконституционное развитие досоветского Кыргызстана | 191 |
| Садуақасова А.А. | Билікті бөлу идеясын дамытудың негізгі кезеңдері және оны әлем елдерінің конституцияларында бекіту | 194 |
| Сәтілда А.Ш., Османова Д.Б. | Сыбайлас жемқорлыққа қарсы күрес мәдениетін нығайту мәселелері | 198 |
| Сәулен Н. | Заң шығару және атқарушы билік органдарының өзара қарым-қатынасының мәселелері | 200 |
| Сивухова В.В., Тохтарова Т.С. | Мир без конфликтов! | 204 |
| Сивухова В.В. | Соотношение международного и внутригосударственного права: взаимодействие, автономное сосуществование | 207 |
| Смағұлов А.А., Смағұлова Р.А. | Қазақ қоғамындағы азаматтық құқықтық қатынастардың объектілері | 211 |
| Смағұлов А.А. | Шариат және қазақ әдет - ғұрып заңдарындағы адам құқықтары мен бостандықтарының өзара үндестігі | 216 |
| Смағұлова А.С., Смағұлов А.А. | Әдет-ғұрып заңдарындағы азаматтық қатынас түрлерін құқықтық реттеу аспектілері | 220 |
| Смағұлова А.С., Кусаинова Л.И. | Дәстүрлі құқықтың өркениеттілік идеяларының қазіргі қоғамды қалыптастырудағы өзектілігі | 225 |
| Стангалиева Г.С. | Нормотворческий процесс в государственном управлении: проблемы и перспективы | 228 |
| Тилоева А.М. | Понятие и условия привлечения несовершеннолетних к административной ответственности | 231 |
| Тилоева А.М. | Возраст несовершеннолетнего, как особенность административно-правового статуса субъекта административного правонарушения | 236 |
| Хайрмуханмедов Н.И. | Қазақстандағы жоғары оқу орындарында эндаумент қорларын құрудың мәселелері | 239 |
| Юсупов У.Д. | Правовые аспекты экологического состояния и рационального использования водных ресурсов в Кыргызской Республике | 244 |
| Яцек Залесны | Тенденции развития конституционного правосудия в странах Восточной Европы, как выражение спора права | 251 |

| | | |
|---|--|-----|
| | и политики | |
| СЕКЦИЯ 2 «СОВРЕМЕННЫЕ ТЕНДЕНЦИИ ФОРМИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКИХ ПРАВ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН» | | |
| Nurmagambetov A.M. | Issues on the eeu labor legislation harmonization. | 255 |
| Абдираймова А. | Проблемы правового регулирования агропромышленного комплекса Республики Казахстан. | 261 |
| Алиева Л. Р. | К вопросу становления института исполнительного производства в гражданском процессе Республики Казахстан | 264 |
| Бердиярова Ж. С., Совет Д. Қ. | Қызметкерлердің еңбектік құқықтары және оны қорғаудың қажеттілігі | 267 |
| Дарменова Д.Б. | Повышение эффективности взаимодействия государственных органов с неправительственными организациями | 270 |
| Жусипова Б.А. | Жер қатынастары субъектілерінің құқықтық мәртебесі | 274 |
| Калтаева А. Т. | Міндетті медициналық сақтандырудың құқықтық реттелуі | 278 |
| Кенес А.К. | Значение и роль инвестиций в развитии экономики | 279 |
| Кусаинова Л. И., Смағұлова А. С. | Қазақ қоғамындағы сауда қатынастарының даму эволюциясы | 281 |
| Лейтане А. З. | Трудовое право Латвии и Казахстана | 284 |
| Марат Н.М., Оразалиев К.О. | Қазақстан Республикасында кәсіпкерлік қызметті стандарттау саласының құқықтық реттелуі | 291 |
| Нургалиева Е.Н. | Проблемы правовой защиты социально-уязвимых слоев населения | 299 |
| Нұғыманов Е.Е. | Қазақстан Республикасында жер пайдалану құқығының түсінігі және оның түрлері | 303 |
| Омарова Э.Б. | Правовое регулирование переводов на другую работу | 305 |
| Омарова Э.Б. | Международное регулирование безопасности и охраны труда | 308 |
| Омарова Б.А. | Еңбек құқықтарын бұзылудан қорғауды қамтамасыз ететін заңдық кепілдіктер | 311 |
| Өмірзақов П.К. | Корпорацияның жарғылық капиталының құқықтық табиғаты | 314 |
| Сабырбек Ш. М. | Тендерлік қатынастарды сыбайлас жемқорлықсыз ұйымдастыру, шетелдік тәжірибе | 317 |
| Сабырбек Ш.М. | Загрязнение реки Урал: виды решение данной проблемы | 320 |
| Сактаганова И.С. | Функции гражданско-правовой ответственности | 321 |
| Смағұлов А.А., Смағұлова Р.А. | Қазақ қоғамындағы азаматтық-құқықтық қатынастардың объектілері | 328 |

| | | |
|---|--|-----|
| Хасенов М.Х. | О судебной практике по трудовым спорам: проблемы и решения | 332 |
| СЕКЦИЯ 3 УГОЛОВНОЕ ПРАВОСУДИЕ: ТРАДИЦИИ И ИННОВАЦИИ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО ПРАВА | | |
| Ахпанов А.Н. | Актуальные вопросы теории и практики Казахстанского уголовного процесса | 336 |
| Акимжанов Т. К. | О превенции уголовного законодательства Республики Казахстан | 340 |
| Балтабаев К. Ж., Татиков Р.У. | Проблема альтернативы лишению свободы по системе наказаний в уголовном кодексе Республики Казахстан | 344 |
| Казиканов Т. Т. | О совершенствовании понятия оперативно-розыскной деятельности | 347 |
| Ким К. В. | Обвинение в структуре принципа состязательности | 351 |
| Сартаева Н.А. | уголовно-исполнительное законодательство Республики Казахстан: современное состояние и перспективы совершенствования | 354 |
| Сембекова Б.Р. | Оперативно-розыскная деятельность в противодействии терроризму и экстремизму | 358 |
| Скаков А.Б. | Предупреждение экстремистских проявлений среди несовершеннолетних и молодежи Казахстана | 362 |
| Сматлаев Б.М., Казбек Ж.А. | Практические аспекты реализации противодействия коррупции для государственных и муниципальных служащих Казахстана и России | 368 |
| Баймолдина С.М. | Уголовная ответственность за воспрепятствование предпринимательской деятельности в Республике Казахстан | 374 |
| Бырдин Е. Н. | Проблемы защиты прав детей в российской федерации и Республике Казахстан: сравнительный анализ | 378 |
| Верченко Н. И. | Основания классификации преступного насилия (на примерах правоприменительной практики) | 381 |
| Кабакова О.В. | Правовая культура в мировом правовом и информационном пространстве | 385 |
| Мергембаева Н.Б. | Использование специальных знаний при расследованиях террористических актов | 388 |
| Монгуш А.С. | Историко-правовой анализ проблемы скотокрадства в Республике Тыва | 391 |
| Муратханова М.Б., Мұқаметқазинов А.С. | Қазақстан Республикасының киберқылмыстылық саласындағы заңнамасын жетілдіру бойынша ұсыныстар | 395 |
| Ашимова Э.А. | Self-determined liability problems for suicide issues | 398 |
| Ашимова Э.А. | Кәмететке толмағандар арасындағы қылмыстылықты жоюдың құқықтық және әлеуметтік аспектілері | 402 |
| Балгынтаев А. О. | Согласительное и приказное производство В уголовном процессе Казахстана» | 408 |
| Нурлұмбаева Л. Е. | Прикладные вопросы расследования и рассмотрения уголовных дел в порядке приказного производства | 413 |
| Тулепенов Ж.К., Какимов А.Ж | Татуласуға байланысты қылмыстық жауаптылықтан босатудың кейбір ерекшеліктері | 416 |

| | | |
|--|--|-----|
| Абенова Д. К. | О доступе задержанного подозреваемого к уголовному правосудию | 419 |
| Абдулла А. Б. | Организационно-правовые основы обеспечения информационной безопасности | 423 |
| Айнабекова М. Б. | Правовое регулирование противодействия терроризму в Республике Казахстан | 426 |
| Ануарова К. А. | Виктимологическая характеристика жертв от половых преступлений | 430 |
| Аширбек А. Ж. | Уголовная ответственность в налоговых правонарушениях | 434 |
| Балтабай М. Б. | Компенсация морального вреда в уголовном процессе: теоретические и историко-правовые аспекты | 437 |
| Давидовская В.А. | Институт наказания по уголовному законодательству стран романо-германской правовой семьи: сравнительный анализ | 442 |
| Дарменова Д.Б. | Повышение эффективности взаимодействия государственных органов с неправительственными организациями | 446 |
| Досанов М.У. | Салықтық қылмыстардың криминалистикалық сипаттамасы мәселесі туралы | 450 |
| Есет А.М. | Теория и практика исправительного воздействия и ресоциализации лиц, осужденных к лишению свободы | 453 |
| Кетепова С. Г. | История развития института приказного производства в Республике Казахстан и зарубежных странах | 455 |
| Кубенова Ш.А. | Уголовная ответственность за неисполнение обязанностей по воспитанию несовершеннолетнего | 459 |
| Khasseanova A.R. | Problems of determining the subject of bribery under the criminal legislation of the Republic of Kazakhstan | 463 |
| Пахритдинова А.Ш. | Уголовно-правовая характеристика правонарушений в сфере информатизации и связи | 466 |
| Sembay G. B. | Procedural bases of house arrest in criminal proceedings | 468 |
| Сулейменова М.К. | Организация террористической деятельности: уголовно-правовые и криминологические аспекты | 474 |
| Қожахмет А. Қ. | Қылмыстық сот ісін жүргізуде куәгерлік иммунитеттің түсінігі, мәні және маңызы | 476 |
| Сиубаева Н. Ж. | Медициналық қылмыстық құқықбұзушылық субъектісінің ерекшеліктері | 480 |
| Феткулов А. Х., Каржасова Г.Б., Орынбеков А. С. | Есірткінің заңсыз айналымына қарсы күрес саласындағы халықаралық ынтымақтастық | 482 |
| Исмагулов К.Е., Кажмуратова Д.С. | «Совершенствование уголовного законодательства, направленного на противодействие уголовным правонарушениям в сфере экономической деятельности» | 486 |
| Абулкаирова А.М. | Экстремизм как неотъемлемый элемент терроризма | 490 |
| Байзакова Р.Б., Бекбергенова А.К. | Особенности судебной реформы в Республике Казахстан | 494 |
| Исабекова А. Н. | Некоторые проблемы и перспективы развития уголовно - правового регулирования преступлений экономической направленности | 498 |

| | | |
|--|---|-----|
| Сабырбек Ш. М. | Қылмысқа айдап салушылықтың өзектілігі мен негіздері | 501 |
| Сокур А. С. | Незаконное перемещение стратегически важных товаров и ресурсов через таможенную границу в рамках евразийского экономического союза | 505 |
| СЕКЦИЯ 4 ВЛИЯНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА НА ИЗМЕНЕНИЯ В СИСТЕМЕ СОВРЕМЕННОГО ГОСУДАРСТВА | | |
| Kulnazarova D. | Extrajudicial resolution of labour disputes in the digitized world | 509 |
| Suleimanova I. | Convention on the rights of the child as the main guarantor of state cooperation in the protection of the rights of minors | 512 |
| Абаева Х.А. | Принцип долгосрочной устойчивости в сфере коммерческой космической деятельности | 516 |
| Абдакимова Д.А. | Правовое регулирование статуса педагога в международном праве и законодательстве зарубежных стран | 519 |
| Абенов М.С. | Развитие экономической деятельности Республики Разахстан в условиях интеграции | 523 |
| Акпарова Р.Н. | Применение норм международных договоров В уголовном процессе Республики Казахстан | 527 |
| Актаева А.Р. | Влияние международного права на национальное законодательство республики казахстан | 538 |
| Алпысбаева Ю.А. | Предпосылки и история создания евразийской экономической комиссии | 541 |
| Ахметова М.Х. | Международное правовое регулирование мультимодальных перевозок | 544 |
| Аюпова З.К., Кусаинов Д.У. | Влияние международного права на изменения правовой системы в условиях интеграции | 551 |
| Баймолдинова Е.Т. | Международно-правовое регулирование генной инженерии | 554 |
| Бектасова Д.Б. | Соответствие национального законодательства международным стандартам по отправлению правосудия в отношении несовершеннолетних | 557 |
| Бырдин Е.Н. | Проблемы защиты прав детей в Российской Федерации и Республике Казахстан: Сравнительный анализ | 561 |
| Дуйсенбаева К.И. | Механизм разрешения споров в рамках ВТО | 564 |
| Дьяконова А.А., Рахматуллина О.В. | Система источников правового регулирования международного научно-технического сотрудничества в условиях евразийской экономической интеграции: на примере Республики Казахстан | 568 |
| Елеубекова Н.Е., Шаймуханов А.Д. | Кеден ісі саласындағы халықаралық ынтымақтастықтың нысаны ретіндегі еуразиялық экономикалық одақтың қызмет етуінің кейбір мәселелері | 572 |
| Есиркепова М.М. | Еңбек нарығындағы халықаралық гендерлік теңдік және казахстандағы әйелдердің құқықтық жағдайы | 575 |

| | | |
|---|--|-----|
| Жуманова Н.К. | Концепция международного «мягкого права» в международно-правовой доктрине | 580 |
| Жуматаев С. | Имплементация международного гуманитарного права | 584 |
| Жуматаев С. | Проблемы определения внутреннего вооруженного конфликта в международном гуманитарном праве | 588 |
| Жумашева Н. Ж. | Экономикалық интеграцияның өркендеуі кезінде еуразиялық экономикалық одақта миграциялық жағдайдың дамуы | 592 |
| Зукай Ж. | ШЫҰ аясында Қазақстан мен Қытайдың білім және мәдениет саласындағы халықаралық-құқықтық ынтымақтастығы | 594 |
| Зязикова Е.М. | Государственный иммунитет и его применение в практике | 598 |
| Иманбаев С.М., Батырова С.Б. | Санкции в международном праве | 601 |
| Кайратов М. | Space exploration technologies corporation: История компании | 604 |
| Карабаев Ф.Ж. | Қылмыстық істер бойынша құқықтық көрсету институтының кейбір пікірталас сұрақтары | 607 |
| Қаражан Б.С. | Қазақстан Республикасы мен мұнай экспорттаушы елдер ұйымы арасындағы халықаралық құқықтық қарым-қатынас | 609 |
| Костяная Ю.С. | Понятие и место информационной безопасности в системе общей безопасности стран-участниц ЕАЭС | 614 |
| Мадмарова А.Д. | Пиратство в международном морском праве | 618 |
| Макашева Д. | Правовое регулирование международных перевозок в Республике Казахстан | 622 |
| Максым Г.Е. | Спор за залив нутка | 624 |
| Ныгметуллинова Д.Е. | Вопросы понятия и сущности общих принципов международного уголовного права | 627 |
| Огланов К.Э. | Каспий теңізінің халықаралық-құқықтық мәртебесінің қалыптасуы кезеңдері | 631 |
| Ойнарова А.А. | Техническое регулирование – важный инструмент развития торговли в рамках Евразийского Экономического Союза | 635 |
| Оленина Т.Ю. | К вопросу о понятии модельных лесов канады и россии | 638 |
| Резинкин А.Ю. | Правовое регулирование международного научно-технического сотрудничества России и Узбекистана | 641 |
| Реш Р.В. | Вопросы ответственности международных организаций | 644 |

| | | |
|------------------------|--|-----|
| Сарсенова С.Н. | Международно-правовое содержание экономической интеграции Китая и Казахстана | 646 |
| Сарсембаев М.А. | Текущие проблемы теории и практики международных договоров Казахстана | 650 |
| Серикова И.Е. | Меры ответственности за нарушение таможенных правил | 654 |
| Серік Л.С. | Правовые основы технологической модернизации ЕАЭС В контексте целей устойчивого развития | 657 |
| Серік Л.С. | Сравнительный анализ международно-правовых документов по борьбе с изменением климата: киотский протокол и парижское соглашение | 660 |
| Турмахан А.Б. | Международно-правовое регулирование мирного использования ядерной энергии в Республике Казахстан | 662 |
| Файзулла Д.М. | Военное использование космоса в интересах международной безопасности | 665 |
| Филатова Е.И. | Правовое регулирование авторского права стран-участниц Европейского Союза. | 668 |

На сегодняшний день основной задачей Комиссии является обеспечение условий функционирования и развития ЕАЭС, а также разработка предложений по дальнейшему развитию интеграции.

Как следствие, создание ТС и ЕЭП выступило фундаментом ЕАЭС – организации, которая стремится, прежде всего, удовлетворить экономические интересы, обеспечить взаимовыгодные условия для входящих в него государств с целью дальнейшего развития и укрепления экономических отношений между ними. В то же время, ЕАЭС не стремится к объединению лишь постсоветских государств. Евразийское пространство может сыграть роль связующего звена между Европой и Азиатско-Тихоокеанским регионом, так как ЕАЭС – это уникальное региональное экономическое образование, находящееся на стыке Европы и Азии, новый уровень геополитической реальности и интеграции, которая выступает как механизм сохранения и развития особого евразийского цивилизационного пространства.

Список использованных источников:

1. Евразийская экономическая комиссия Евразийский экономический союз. Вопросы и ответы. Цифры и факты. - М.: УП ПРИНТ, 2014. - 216 с.
2. Евразийский экономический союз: в интересах бизнеса и граждан // Евразийская экономическая комиссия URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 19.03.2019).
3. Евразийский экономический союз: Вопросы и ответы. Цифры и факты // Евразийская экономическая комиссия URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 20.03.2019).
4. Азизова З. Формирование наднациональной бюрократии в Евразийском экономическом союзе: механизм интеграции и вызов для национальной государственности. - Астана : Институт мировой экономики и политики при Фонде Первого Президента Республики Казахстан - Лидера нации, 2016. - 54 с.
5. Евразийский экономический союз: мосты и опоры // Евразийская экономическая комиссия URL: <http://www.eurasiancommission.org> (дата обращения: 22.03.2019).

УДК 341.01

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК

Ахметова Медина Халмамакызы

medina.akhmetova@list.ru магистрант юридического факультета ЕНУ имени Л.Н. Гумилева
Нур-Султан, Казахстан

Научный руководитель – начальник отдела международного законодательства и сравнительного правоведения Института законодательства Республики Казахстан, и.о. доцента кафедры Международного права ЮФ ЕНУ имени Л.Н. Гумилева,
PhD М.Ж. Куликпаева.

Центральная Азия, а именно Казахстан, не имеет эффективную транспортную сеть из-за местонахождения в самом сердце евразийского континента.

Мультимодальные перевозки определяются как перемещение груза из пункта отправления в пункт назначения несколькими видами транспорта, причем каждый из этих видов транспорта имеет своего перевозчика, однако по одному договору или коносаменту. Один перевозчик за одну поездку. Один и тот же транспортный перевозчик несет ответственность за перемещение груза на всех участках, во всех режимах. Проще говоря, Multimodal использует различные виды транспорта, но с одной транспортной накладной.

Различие между мультимодальными и интермодальными заключается в договоре/коносаменте и ответственности перевозчика/ответственности за перевозку.

У этого метода есть несколько преимуществ. Компании, которые занимаются мультимодальными перевозками, смогут справиться с задержками в одном участке доставки по сравнению с другими этапами без необходимости вашего участия. Этот метод предоставляет услугу «единого окна», поэтому каждый аспект обрабатывается одним провайдером, что обеспечивает клиенту легкость и душевное спокойствие.

Преимущества мультимодальных перевозок связаны с:

- а) Эффективность отслеживания отправок, возможность контролировать одного перевозчика от двери до двери доставки;
- б) доступ к отдаленным уголкам мира с ответственностью за движение одним транспортным перевозчиком;
- в) оперативность доставки;
- г) минимизация затрат на логистическую координацию грузоотправителя.

Таким образом, с точки зрения транспортировки, интермодальность связана с операцией, при которой груз перевозится с момента его возникновения до места его назначения несколькими способами, причем один контракт отличается по сегментам (это подразумевает частичную ответственность каждого поставщика транспортных услуг).

Мультимодальный транспорт - это транспортная операция, в которой, несмотря на использование нескольких режимов, один поставщик (и один контракт) принимает на себя всю ответственность, начиная с пункта отправки груза до пункта его назначения.

Преимущество как интермодальных, так и мультимодальных перевозок дает наиболее эффективная комбинация нескольких видов транспорта, оптимизирующая время выполнения заказа, сокращающая стоимость запасов и контролирующая уровень транспортных расходов. Эта комбинация приводит к повышению экологической устойчивости, уменьшая углеродный след при транспортировке.

Независимо от вашего выбора с использованием интермодальных или мультимодальных перевозок, грузоотправителям требуется система управления транспортировкой (Transport Management System (TMS)) для обеспечения видимости отслеживания от двери до двери, возможность выполнения сценариев маршрутизации для определения наилучшей общей стоимости доставки с наилучшим общим временем транзитного маршрута. Система управления перевозками должна иметь возможности для координации с транспортными перевозчиками и поставщиками и между ними, наряду со ставками фрахта и управлением контрактами.

До сих пор ни одна из трех мультимодальных транспортных сетей не была экономически жизнеспособной для перевозки подержанных транспортных средств из-за уникальных или общих проблем. Эти три сети являются целью исследования. После оценки сетей можно выбрать оптимальную сеть для дальнейшего улучшения и развития.

С расширением мирового электронного маркетинга и развитием экономической глобализации глобальные услуги, поддерживаемые международными перевозками, стали необходимыми для делового мира. Поэтому то, как эффективно решать и управлять транспортными сетями, стало ключевым вопросом для снижения затрат и повышения качества обслуживания клиентов в условиях острой конкуренции в бизнесе, особенно в мультимодальных транспортных сетях. Shen и Wang (2012) изучили транспортировку зерна знаменитым автомобильным и железнодорожным транспортом в США, разработав бинарную логику и регрессионную модель, используя в качестве факторов стоимость, время в пути по сети, вероятность разделения режима, вес товара и стоимость топлива. Cascetta (2001), Domencich & Mcfadden (1975) предположили, что важными факторами в транспортных сетях являются цена, стоимость, происхождение, место назначения, надежность модальных услуг, затраты на запасы, затраты на потерю и ущерб, стоимость переноса капитала и скорость доставки. Рейс (2014) применил модель для транспортных услуг на короткие расстояния, учитывая такие переменные, как цена, время в пути, надежность и гибкость. Qu, Yan, & Mu (2008) исследовали проблему выбора режима транспорта в мультимодальных транспортных сетях, предлагая методологию искусственных нейронных сетей, учитывающую некоторые

факторы: общие транспортные расходы, общее время транспортировки, качество транспорта, транспортные средства, транспортные услуги и социальные выгоды. Были определены ключевые факторы мультимодальных транспортных услуг, в том числе надежность времени прибытия, отслеживание информационных услуг, время транзита, стоимость фрахта, возможность таможенного оформления, гибкие и индивидуальные отправления, безопасность груза, стоимость контроля запасов, типа экспортных контрактов, типов и условий груза, срочности, количества груза и т. д. Были оптимизированы логистические сети с помощью алгоритмов кластеризации и теории нечетких множеств, чтобы учитывать рыночную среду, совместимость товаров, географические условия, время доставки и транспортировку.

В большинстве предыдущих исследований применяются математические модели, такие как линейное программирование или алгоритмы кластеризации. Тем не менее, исследование игнорирует некоторые факторы, которые не могут быть выражены в виде реальных данных, таких как качество обслуживания или надежность. В этом исследовании выбор транспортной сети подержанных транспортных средств является проблемой принятия решений, которая требует не только реальных данных от промышленности, но и мнения экспертов. Следовательно, методология, которая может иметь дело как с качественными, так и с количественными факторами, должна быть введена нечетким методом Дельфи.

Конвенция ООН на контракты за Международный каретка из Груз полностью или же Частично от Море (2008) (далее "Роттердам Правила ") есть один Больше необходимо шаг в развитие из правовой нормативно-правовые акты за Международный каретка из товары. Роттердам правила предоставлять Международный регулирование - для первый время - нет только за транспорт из груз от море но также от земли (то есть., регулирование из комбинированный или же мультимодальные каретка из товары). Роттердам правила искать в установить новый ответственность режим за носители от изменения сеть ответственность система ; правила представить предсказуемый ответственность система тот будут предложить новый альтернатива за стороны занято в мультимодальные транспорт .

мультимодальные транспорт контракты являются типично определенный как контракты за каретка из груз от Больше чем один Режим из транспорт . объединенный наций условность на Международный мультимодальные Транспорт из Товары ("Конвенция 1980") определяет термин « мультимодальный транспорт » как « комбинированный транспорт ». Статья 1, пункт 1 Конвенция 1980 определяет « международный мультимодальные транспорт » как каретка из груз от в наименее два разные транспорт режимы под мультимодальным транспорт контракт.

Под Конвенцией 1980 года, перевозки является «мультимодальными», когда удовлетворены следующие условия:

- мультимодальный транспорт контракт должен править сделка;
- там должен быть Больше чем один Режим из транспорт;
- груз должен быть переданы в опека мультимодального транспорт оператор за доставка в другом страна.

Условность также оговаривает тот транспорт является не мультимодальные если грузовой является доставлен через разные транспорт режимы под отдельный контракты (т.е., если грузовой является не доставлен в соответствии к одному контракт). грузоотправитель выбирает Режим из транспорт.

концепция из мультимодальные транспорт является не новый; Это было признанный в «контейнер революция », которая изменено транспорт мировой и международный торговля. В результате из контейнерные перевозки, мультимодальные транспорт за генеральный груз является становление стандарт сделка практика.

В настоящее время, мультимодальные транспорт может быть от море, внутренний водные, железнодорожные, автомобильные и / или воздух, в зависимости на маршрутизации. такие транспорт режимы Можно быть комбинированный в разные пути. первичный преимущество из мультимодальные транспорт из груз является в максимизировать

преимущества из разные транспорт Режимы и дополнительный Сервисы предложенный от операторы связанные с в транспорт формальности, такие как проведение транспорт счета, интрапорт экспедирование товаров, штабелирование, обработка, перегрузка, хранение и хранение товаров при транспортировке.

На современном этапе наиболее реальны перспективы развития мультимодальных перевозок:

- в международном сообщении через порт Актау;
- за счет переключения на этот вид транспорта контейнеропригодных экспортно-импортных грузов, в настоящее время перевозимых автотранспортом.

В первую очередь требуется определить маршрут перевозки, причем необходимо получить информацию о стоимости транспортировки по тем или иным маршрутам, а также удобство, скорость перевозки и наличие каких-либо запретов в государствах, через которых пройдет транзит данного груза.

Таблица 1 – Сравнение тарифных ставок.

| Маршрут | Тип подвижного состава | Тарифная ставка (\$ США за 1 контейнер) |
|--|------------------------|---|
| Актобе - Актау - Баку - Потти - Феликстоув | 40-футовый контейнер | 7150\$ |
| | 20-футовый контейнер | 4680\$ |
| Актобе - Озинки - Санкт-Петербург - Феликстоув | 40-футовый контейнер | 3591\$ |
| | 20-футовый контейнер | 2602\$ |

Самым длинным транспортным сегментом для мультимодальных маршрутов в грузовых перевозках обычно является морской участок. Как правило, морской транспорт относительно недорог и по конкурентоспособным ценам. Однако в некоторых случаях участок железной дороги длинный, и основная транспортная нагрузка осуществляется через железную дорогу. Мультимодальные перевозки позволяют клиенту или отправителю поддерживать связь напрямую через мультимодального оператора, а не через отдельных перевозчиков, что является наиболее удобным и эффективным способом связи.

Мультимодальный оператор должен иметь полный контроль над каждой ногой каретки, что позволяет сеть отдельных носителей для эффективного использования и создает регулируемую структуру управления транспортом, что, с одной стороны, гарантирует, что оператор может свободно планировать и управлять весь процесс транспортировки и, с другой стороны, способствует скоординированному сотрудничеству между различными перевозчиками. Таким образом, основными критериями для мультимодальных перевозок являются качество и эффективность транспортных услуг и уровень контроля, осуществляемый мультимодальным оператором. Основные задачи для мультимодальных перевозок включают в себя следующее: избежать сбоев при транспортировке, сократить транспортные расходы и своевременно доставить товары до места назначения.

Традиционно унимодальные перевозки были наиболее широко используемой системой транспортировки. В одномодальной транспортной системе груз доставляется одним видом транспорта. Транспортировка считается унимодальной, даже если она включает несколько несвязанных видов транспорта, т. е. когда каждая ветка регулируется отдельными

договорами. Униmodalные перевозки стали мультимodalными двумя основными способами.

Во-первых, экспедиторские компании расширили свою деятельность, переключившись с исключительно посреднической деятельности на полную или частичную перевозку грузов с собственной транспортной системой.

Во-вторых, морские перевозчики расширили сферу своей деятельности, включив не только морские перевозки, но и логистические услуги по доставке грузов, таможенному оформлению и найму автомобильного или железнодорожного транспорта. Мультимodalные перевозки должны в первую очередь сводить к минимуму потери при транспортировке, бюрократизм и время в пути. Мультимodalные перевозки должны быть такими же прибыльными для оператора и такими же конкурентоспособными на рынке перевозок, как и униmodalные перевозки, которые традиционно были наиболее прибыльным видом транспорта, основанным на транспортных расходах.

Мультимodalные перевозки стремительно растут. Так, в первом полугодии 2011 года объем грузов, перевезенных из Европейского Союза в Россию мультимodalными перевозками, увеличился на 29%.

Особенность мультимodalной перевозки заключается в том, что в первую очередь она учитывает груз, а не вид транспорта и обеспечивает интеграционный процесс перевозки между грузоотправителем и грузополучателем.

Мультимodalные перевозки используются для оптимизации процесса перевозки. В современной глобализированной экономике процесс транспортировки не изолирован от других логистических процессов, и транспортировка стала логичным и важным сегментом мировой торговли. Таким образом, мультимodalные перевозки являются ответом на растущие рыночные требования экономической глобализации, которая объединяет сферы производства и продаж таким образом, чтобы они были более мобильными, производительными и управляемыми.

Тем не менее Конференция Организации Объединенных Наций по торговле и развитию (ЮНКТАД) сочла такие положения неудовлетворительными и разработала новый документ для регулирования смешанных перевозок, которым была Конвенция 1980 года. Положения Конвенции 1980 года требовали, чтобы 30 стран присоединились, чтобы сделать ее эффективной, но это число так и не было достигнуто. Следующим шагом для ЮНКТАД, которая была недовольна задержкой вступления в силу Конвенции 1980 года, была разработка и принятие Правил для мультимodalных транспортных документов. Новые Правила вступили в силу 1 января 1992 года. В настоящее время действует последняя редакция Правил, Правила UNCTAD / ICC-95.

На основании Токийских правил оператор мультимodalных перевозок определяется как сторона, несущая юридическую ответственность за мультимodalные перевозки.

Таблица 2 - Наиболее крупные транспортные конвенции в области морских грузоперевозок.

| Название организации | Сокращенное название | Дата основания |
|---|--------------------------------|--|
| Брюссельская конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте | Брюссельская конвенция 1924 г. | 25 августа 1924 г. |
| Брюссельский протокол | Брюссельский протокол 1968 г. | 23 февраля 1968 г., внесший изменения в Брюссельскую конвенцию 1924 г. |
| Конвенция ООН о морской перевозке грузов | Гамбургские правила | 30 марта 1978 г. |

Таким образом, существует несколько типов операторов.

- Операторы, которые управляют морскими судами. К ним относятся следующие: 1) компании, которые эксплуатируют морские суда, а также на договорной основе организуют дальнейшую перевозку товаров до места назначения путем найма других компаний; и 2) операторы контейнерных терминалов, которые также занимаются морским, автомобильным и железнодорожным транспортом. MAERSK, например, является одним из самых известных операторов морских судов.

- Операторы, которые не эксплуатируют морские суда. Это перевозчики, которые работают через автомобильный или железнодорожный или воздушный транспорт.

- Операторы, которые не управляют транспортными судами. Это классические посредники, которых чаще называют экспедиторами.

Оператор заключает договор смешанной перевозки с грузоотправителем или клиентом в качестве принципа от своего имени, независимо от того, является ли он перевозчиком или посредником. Как правило, один из видов транспорта является ведущим. Мультимодальные перевозки выполняются на основании договора перевозки «от двери до двери», и каждый этап перевозки с определенным видом транспорта выполняется путем выставления счета-фактуры или коносамента. Таким образом, норма ответственности сети применяется, когда можно установить, когда, где и тип транспортного груза поврежден или утерян. Таким образом, оператор несет ответственность, как если бы он сформировал отдельный контракт для определенного участка с использованием определенного режима транспортировки. Оператор может обратиться за возмещением от стороны, которая нанесла ущерб грузу, то есть от фактического перевозчика. Однако, если невозможно определить точное время и место повреждения, оператор несет ответственность за перевозку груза и потерю груза, повреждение или задержку доставки в течение всей мультимодальной перевозки на основании договора смешанной перевозки. Такая ответственность оператора называется единой системой ответственности.

Статья 19 Конвенции 1980 года подтверждает вышеупомянутые положения. «Когда потеря или повреждение товара произошли во время конкретной мультимодальной перевозки, в отношении которой применимая международная конвенция или обязательное национальное законодательство предусматривает более высокий предел ответственности, чем предел, который будет следовать из применения Конвенции, тогда лимит мультимодальных транспортных операторов Ответственность за такую утрату или ущерб определяется с учетом положений такой конвенции или обязательного национального законодательства».

Таким образом, Конвенция 1980 года сохраняет сетевую ответственность оператора только в той степени, в которой она превышает единую ответственность.

Конвенция 1980 г. предложила отменить сетевую норму, поэтому многие страны отказались ее поддерживать; для этих стран отказ от ответственности сети означал отказ от установленных правил, регулирующих перевозки различными способами, которые приносят пользу государству грузоотправителя. В компромиссе наблюдается тенденция к ограничению ответственности перевозчика и повышению ответственности оператора, что обременяет интересы перевозчиков, фрахтователей и экспедиторов (т. Е. Сторон, которые предоставляют транспортные услуги, подвижной состав и другие транспортные услуги). Многие исследователи выразили обоснованное мнение о том, что отказ от сетевой системы, сопровождаемый повышением пределов ответственности оператора, является чрезмерной защитой интересов грузовладельца. Противники сетевой ответственности отмечают, что система сетевой ответственности создает больше проблем, чем решает, и что мультимодальные перевозки сегментированы. Сохранение ответственности сети позволяет оператору использовать обязательные национальные законы, ограничивающие ответственность пределами, которые намного ниже пределов ответственности оператора, установленных Конвенцией 1980 года.

Процедура определения ответственности оператора при мультимодальных перевозках также отражена в Роттердамских правилах. В соответствии со статьей 26 Роттердамских правил перевозчик несет ответственность только за те товары, которые были утеряны, повреждены или задержаны во время морского этапа. Если груз поврежден (задержан), когда перевозчик несет ответственность, но до погрузки товара на судно или после его выгрузки с судна, Роттердамские правила не имеют преимущественной силы над положениями других международных документов. Такие положения применяются, когда грузоотправитель заключает отдельный и прямой договор с перевозчиком на определенную стадию перевозки, а груз утерян, поврежден или задержан.

Таким образом, хотя Роттердамские правила касаются вопросов, связанных с регулированием мультимодальных перевозок, они не решают основную проблему, которая заключается в определении ответственности перевозчика на всем пути мультимодальной перевозки. В своей статье о Роттердамских правилах профессор Б. Тетли пришел к тому же выводу: он считает, что Роттердамские правила должны быть адаптированы к Конвенции 1980 года.

Таким образом, основными препятствиями на пути формирования единой мультимодальной транспортной цепочки являются противоречия и побочные эффекты, связанные с неопределенной правовой позицией мультимодальных операторов, особенно при определении ответственности оператора. Эта проблема обсуждалась на международном уровне в течение многих десятилетий. Ясно, что основная проблема заключается в том, что участники транспортного процесса и транспортного бизнеса в целом должны реагировать на недавно предложенные правовые документы (Конвенция 1980 года и Роттердамские правила). Хотя требуется четкая и предсказуемая правовая позиция, операторы и судоходные компании не хотят увеличивать свою ответственность сверх той, которая уже определена в существующей сетевой системе. Однако система ответственности созрела для строгой унификации. Внедрение Роттердамских правил во всем мире является убедительным аргументом в пользу изменения системы мультимодальной сети.

Список использованных источников:

1. Alderton, P M (1995). Sea Transport: Operation and Economics. Surrey: ThomasReed Publications.
2. Jejurikar, U (1996). The Multimodal Transport Operators; With Emphasis on the Shipping Company in the Role. MSc dissertation. Malmö, Sweden: World Maritime University.
3. Hansen, H B (1999). 'SM 411: The Shipping Industry Today: Liner Shipping in a Global Environment'. Lecture notes. World Maritime University, Malmö, Sweden. Faghfour, M (1997).
4. Electronic Trading - the Legal Issues. Geneva: UNCTAD.
5. Donner, P (1999). 'Eco 311: Multimodal Transport Workshop'. Lecture notes. World Maritime University, Malmö, Sweden.
6. Cooper, (1991). European Logistics: Markets, Management and Strategies. UK:Oxford.
7. Castro, C F (1996). Trade and Transport Facilitation: Review of Current Issues and Operational Experience. A Joint World Bank / UNCTAD Publication.