



Студенттер мен жас ғалымдардың  
**«ҒЫЛЫМ ЖӘНЕ БІЛІМ - 2018»**  
XIII Халықаралық ғылыми конференциясы

### **СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ**

XIII Международная научная конференция  
студентов и молодых ученых  
**«НАУКА И ОБРАЗОВАНИЕ - 2018»**

The XIII International Scientific Conference  
for Students and Young Scientists  
**«SCIENCE AND EDUCATION - 2018»**



12<sup>th</sup> April 2018, Astana

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ  
Л.Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ**

**Студенттер мен жас ғалымдардың  
«Ғылым және білім - 2018»  
атты XIII Халықаралық ғылыми конференциясының  
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ**

**СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ  
XIII Международной научной конференции  
студентов и молодых ученых  
«Наука и образование - 2018»**

**PROCEEDINGS  
of the XIII International Scientific Conference  
for students and young scholars  
«Science and education - 2018»**

**2018 жыл 12 сәуір**

**Астана**

**УДК 378**

**ББК 74.58**

**Ғ 96**

Ғ 96

«Ғылым және білім – 2018» атты студенттер мен жас ғалымдардың XIII Халықаралық ғылыми конференциясы = XIII Международная научная конференция студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2018» = The XIII International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2018». – Астана: <http://www.enu.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie/>, 2018. – 7513 стр. (қазақша, орысша, ағылшынша).

**ISBN 978-9965-31-997-6**

Жинаққа студенттердің, магистранттардың, докторанттардың және жас ғалымдардың жаратылыстану-техникалық және гуманитарлық ғылымдардың өзекті мәселелері бойынша баяндамалары енгізілген.

The proceedings are the papers of students, undergraduates, doctoral students and young researchers on topical issues of natural and technical sciences and humanities.

В сборник вошли доклады студентов, магистрантов, докторантов и молодых ученых по актуальным вопросам естественно-технических и гуманитарных наук.

УДК 378

ББК 74.58

ISBN 978-9965-31-997-6

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия  
ұлттық университеті, 2018

during the Arab Spring. – 2013 жыл. – 20 б.

7. Internet enemies report 2012. Reporters Without Borders, March 2012.

УДК 339.5

## **«ВЛИЯНИЕ НА ПАДЕНИЕ ЭКОНОМИКИ КАЗАХСТАН ПОПРАВКИ О СВОБОДНОЙ КУПИ - ПРОДАЖИ И ПЕРЕОФОРМЛЕНИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ВНУТРИ ПЛОЩАДКИ СТРАН ЕАЭС»**

**Байматов Темирлан**

[to-12.2016@mail.ru](mailto:to-12.2016@mail.ru)

Студентка кафедры международных отношений, факультета международных отношений  
ЕНУ им. Л.Н. Гумилева, Астана, Казахстан  
Научный руководитель – Б. Батишева.

В январе 2015 года в Казахстане были сняты ограничения по годам выпуска и соответствию экологическим нормам Евро-4 для машин, ввозимых с территории стран ЕАЭС. Под запретом оставались лишь праворульные автомобили. Поток недорогих подержанных железных коней сразу же хлынул в РК, в то время как продажи отечественных машин изрядно упали. Чиновники из Министерства по инвестициям и развитию РК и предприниматели из АКАБ пытались по-своему повлиять на ситуацию, публикуя сомнительные пресс-релизы, но запретить свободный ввоз российских и белорусских машин до поры до времени не могли.

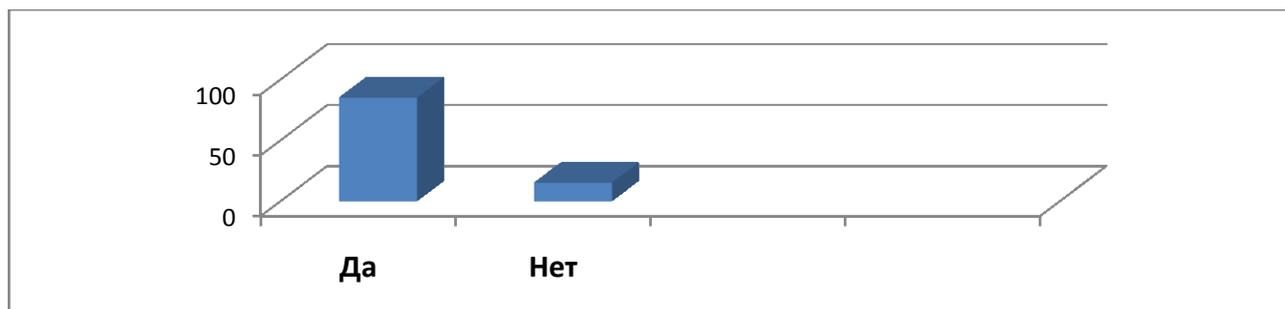
Ограничения закрепляет и пункт 5 приложения «Допустимые конструктивные параметры автотранспортных средств категории М1, предназначенных для первичной регистрации в Республике Казахстан».

Новшества вступили в силу с 1 января нового года одновременно с началом действия договора о Евразийском экономическом союзе и Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств". Эти межгосударственные документы отменили действовавшие ранее национальные регламенты, в том числе казахстанские. Речь, в частности, идет о нашем отечественном документе под названием "О требованиях к выбросам вредных (загрязняющих) веществ автотранспортных средств, выпускаемых в обращение на территории Республики Казахстан", который в одном из дополнений запрещал в Казахстане выпуск в обращение машин, не соответствующих экостандарту Евро-4. Таким образом, перемещение автомобилей в границах ЕАЭС больше не регламентируется, соответственно ограничений по годам и экологическому классу для постановки на учет машин из России и Беларуси отныне нет. Требование соответствия экостандарту Евро-4 сохраняется только на ввоз автомобилей из стран, не входящих в Евразийский экономический союз. Кроме этого, ввозимые в ЕАЭС автомашины должны быть не старше 2007 года, укомплектованы как минимум одной фронтальной подушкой безопасности, системой крепления для детских сидений, ABS (антиблокировочной тормозной системой), дневными ходовыми огнями и иммобилайзером. При этом у автомобилей должны находиться в работоспособном состоянии системы нейтрализации отработавших газов и бортовой диагностики (в отношении экологических показателей). Сотрудники Комитета административной полиции МВД Казахстана уже разослали в регионы разъяснения для своих коллег, трактующие новые нормы [1]. С полным текстом документа можно ознакомиться здесь. В Комитете технического регулирования и метрологии Министерства по инвестициям и развитию Казахстана подтвердили изданию информацию о том, что запретов на ввоз и постановку на учет российских и белорусских авто по годам теперь не существует. Также, как сообщалось ранее, с 1 января при покупке транспортного средства в странах Евразийского союза уже не нужно оплачивать НДС и акцизные сборы. Впрочем, как передает телеканал 24.kz, у некоторых автовладельцев

по-прежнему требуют уплаты НДС, а попытки оформить автомобили, привезенные из России в первых числах января - заканчиваются неудачей. В Министерстве финансов пояснили, что налог на добавленную стоимость возникает только в момент пересечения автомобиля государственной границы, а значит, оплачивать НДС тем, кто ввез машину в январе, не нужно. "Если покупка совершена в 2014 году, но дата пересечения границы Россия-Казахстан будет, скажем, после января 2015 года, то обязательства по оплате НДС не возникают", - заявил руководитель управления администрирования косвенных налогов комитета государственных доходов КайратОркашбаев [2].

Начинается крупное влияние на экономику, люди массово начинают вывозить транспортные средства, продукты продовольствия, одежду, драгоценности и скупать квартиры. Дело доходит до того, что начинают фигурировать так называемые «Мега Автобусы», которые в свою очередь представляли автомобиль Mercedes-BenzSprinter, забравший людей в 7:00 из Петропавловска в Омск, и в тот же день привозивший обратно в 21:00. Граждане севера РК начали массовую перепродажу ТС остальной части населения РК. При курсе тенге к рублю 2,1:1 выгода была явно на лицо. На своем примере, в январе 2015 года мною было приобретено на перепродажу транспортное средство Лада 2114 2013 г.в., поставленное в свою очередь на казахстанский учет за 700.000 тенге. В начале 2017 г. Данное авто было продано с территории автомобильного рынка г.Астана за 1,500,000 тг [3]. Опытные «перекупы» за раз могли привезти порядка 5-7 автомобилей, провести предпродажную подготовку и на выходных везти продавать их в Астану. Происходит насыщение рынка подержанных автомобилей, т.к. после запрета на ввоз ТС с территории Германии, позиции рынка довольно ослабевали, начинали преобладать автомобили отечественного производства. Автомобильные салоны, которые привыкли продавать за квартал 20-30 автомобилей за наличный расчет, в кредит, либо по программе Trade-in. В этот период автомобильные салоны несли колоссальные убытки, и для них было счастьем, если было продано порядка 2-х автомобилей. К примеру, цена на автомобиль ToyotaCamry на территории РК составляла 9,870,000 тг за минимальную комплектацию. С перерасчетом на отечественную валюту цена на аналогичныйавтомобиль, пригнанный с территории РФ, составляла 4.145.000 тенге. Экономическая безопасность находилась в непосредственной стадии разрушения. Из уст «перекупщика» ввозившего авто еще с Германии, жителя города Петропавловска Кирилла Большебратского мы услышали следующее: «Выгода при перепродаже автомобилей в Астане ощутима, с каждого автомобиля можно получить порядка 35-45% его стоимости чистой прибылью. Оборот не такой крупный как в период ввоза с Германии и Литвы, но все же прибыль ощутима» [4].

Данные события также способствовали росту криминалитета на трассах. Группа лиц по предварительному сговору останавливала транспортные средства, находившиеся на транзитных номерах, документально никому не принадлежавшие, и насильно присваивала право на собственность автомобиля. Был проведен социальный опрос, в котором учувствовало 40 жителей г.Петропавловск, которым был задан вопрос «Не обошла ли вас ситуация с падением курса рубля в 2014 и приобретали ли вы товары на территории РФ в данный период?». На данный вопрос 34 человека ответили положительно, а остальные 6 отрицательно. Что составило 85% «ДА» и 15% «НЕТ».



«В связи с тем, что возникает явная угроза экономической безопасности Казахстана, статья 29 договора о Евразийском экономическом союзе позволяет вводить временные ограничения в режим свободной торговли [6]. Таким образом, соответственно, мы внесли в правительство предложение о введении временных ограничений на перемещение, на ввоз в Казахстан отдельных наиболее чувствительных товаров. В настоящий момент, на основе работы с ассоциациями, с субъектами отраслей мы внесли уверенные предложения в отношении автомобилей, в отношении продукции птицеводства, мяса птицы, яиц, строительной арматуры, аккумуляторов», - отметил Р. Ошакбаев. «Сейчас эта работа продолжается, в правительстве создана рабочая группа и предполагаем, что на этой неделе этот вопрос уже начнет обсуждаться с нашими коллегами из Российской Федерации для того, чтобы эти меры были введены, согласованы и нашли понимание у российской стороны», - добавил он. По его словам, данные предложения нельзя политизировать. «Никто не ставит под сомнение перспективы евразийской интеграции. Вместе с тем, в Российской Федерации случился форс-мажор, поэтому здесь Казахстан, на наш взгляд, вынужден защищать свои экономические интересы», - сказал Р. Ошакбаев. Чиновникам было позволено издать приказ и согласовать его с остальными министерствами, в том числе с МВД, ведающим в Казахстане постановкой транспортных средств на учёт.

Приказ министра по инвестициям и развитию РК № 342 «Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан» от 26 марта 2015 года зарегистрировали в Министерстве юстиции РК 8 мая 2015 года, и документ вот-вот должен быть опубликован в официальных СМИ. После чего через десять дней он вступит в законную силу [2]. Документ, как уже видно из названия, в своём приложении устанавливает параметры, несоответствие которым станет основанием для запрета на регистрацию или допуск машин к дорожному движению.

В частности, в нём чётко расписаны допустимые габариты автотранспортных средств, которым разрешено передвигаться по дорогам РК, допустимая масса автотранспортных средств и разрешённые осевые нагрузки. Но самое интересное декларируется главой 4 приложения «Допустимые нормативы выбросов автотранспортных средств, предназначенных для первичной регистрации в Республике Казахстан», возвращающей нас к таблице, подготовленной когда-то Минтранском и запрещающей постановку на учёт машин из ЕАЭС, не соответствующих экостандарту Евро-4. В последнее время в соцсетях начали распространяться слухи о том, что с 1 января 2018 года после вступления в силу Таможенного кодекса ЕАЭС из России и других стран Экономического союза можно будет ввозить в Казахстан автомобили без ограничения по экологическому классу и т. д. То есть повторится ситуация трёхлетней давности, когда с 1 января 2015-го отменили НДС для ввозимых из Евразийского союза авто, а также заработал Технический регламент ТС «О безопасности колёсных транспортных средств» и из России в РК хлынул поток машин. Продажи в автосалонах Казахстана резко упали, вторичный рынок наполнился б/у автомобилями. Примерно полгода спустя Министерство по инвестициям и развитию РК, спасая местный автопром, издало приказ № 342 «Об утверждении допустимых параметров автотранспортных средств, предназначенных для передвижения по автомобильным дорогам Республики Казахстан». Документ запрещал постановку на учёт в РК машин экологического класса ниже чем Евро-4, а также не оборудованных АБС, фронтальными подушками безопасности, системой крепления детских кресел ISOFIX и дневными ходовыми огнями. И наконец, ввоз авто из ЕАЭС буквально полностью перекрыли утильсбором и повышением ставок сбора за первичную регистрацию [7].

С принятием Таможенного кодекса ЕАЭС никаких изменений не произойдёт. И все ограничения, действующие сегодня, в 2018 году останутся в силе, пояснили в Министерстве по инвестициям и развитию РК, а также в Министерстве энергетики.

Таким образом, вопрос можно считать закрытым до тех пор, пока законодательство снова

не захотят подкорректировать.

Падение отечественного рынка новых автомобилей началось ещё в 2014 году, с момента обвала курса рубля. Казахстанцы быстро смекнули, что при долларе за 70 рублей желанные машины в соседней России стоят вдвое меньше, чем у нас, где доллар ещё можно было купить за 185 тенге. Массовый ввоз машин из РФ продолжился в первые месяцы 2015 года, по сути оставив официальных дилеров в Казахстане не у дел.

Следующим фактором, ударившим по находящимся в полуобморочном состоянии дилерским центрам, стала девальвация тенге. Курс национальной валюты рухнул вниз, сделав не только невыгодным перегон авто из РФ, но и покупку машины в Казахстане. Неудивительно, что отток покупателей из местных шоу-румов продолжился. Во-первых, все, кто хотел приобрести автомобиль, уже это сделали с помощью российских салонов. Во-вторых, население РК после девальвации обеднело в два раза, а машины, увы, в некоторых случаях, наоборот, подорожали в два раза. Тут уж не до нового автомобиля, хватило бы на еду да на одежду детям [5].

При таком раскладе событий могла повториться ситуация трехлетней давности, когда с 1 января 2015-го отменили НДС для ввозимых из Евразийского союза авто, а также заработал Технический регламент Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств" и из России в нашу страну хлынул поток машин. Тогда продажи в автосалонах Казахстана резко упали, вторичный рынок наполнился б/у автомобилями.

#### **Список использованных источников:**

1. Информационное агентство «Озодагон». Статья «В Казахстане запретят свободный ввоз авто из России и Беларуси» от 20 мая 2015. [www.catoday.org](http://www.catoday.org)
2. Информационный портал «Tengrinews». Статья «В Казахстане вступили в силу новые правила ввоза автомобилей» от 11 января 2015. [www.tengrinews.kz](http://www.tengrinews.kz)
3. Информационный портал «Tengrinews». Статья «Казахстан не будет открывать свободный ввоз авто из России» от 23 декабря 2017. [www.tengrinews.kz](http://www.tengrinews.kz)
4. Статья «Свободный ввоз авто из России и Беларуси запретят» от 20 мая 2015. [www.zakon.kz](http://www.zakon.kz)
5. Статья «Казахстан рассматривает возможность введения ограничений на импорт автомобилей из России» от 27 января 2015. [www.zakon.kz](http://www.zakon.kz)
6. Портал авторынка Казахстана «Kolesa». Статья «Свободный ввоз авто из России в Казахстан открывать не станут» от 22 декабря 2017. [www.kolesa.kz](http://www.kolesa.kz)
7. Портал авторынка Казахстана «Kolesa». Статья «Как рынок новых авто в Казахстане скатился в яму» от 1 апреля 2016. [www.kolesa.kz](http://www.kolesa.kz)

ӘОЖ 327

### **ЖОҒАРЫ БІЛІМ ЖҮЙЕСІНДЕГІ ҚАЗАҚСТАНДЫҚ ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕНІҢ КЕЙБІР МӘСЕЛЕЛЕРІ**

**Баспақ Тоғжан Қуанышқызы**

Л.Н.Гумилев атындағы Еуразия ұлттық университеті Халықаралық қатынастар  
факультетінің 1 курс магистранты

Ғылыми жетекшісі: т.ғ.к., профессор м.а.Азмуханова А.М.

Жоғары оқу орнының ұйымдастыру мен жұмыс істеуінің халықаралық тәжірибесінің теориялық және әдіснамалық талдауы өзара тиімді ынтымақтастықты кеңейту, академиялық ұтқырлық, педагогикалық кадрларды қайта даярлау арқылы елдің ұлттық мүдделерін іске асыруға ықпал етеді.

Әлемдік гуманитарлық ғылымдарда жоғары білім беру проблемаларын дамытудың негізі бар. Отандық тарихнамаға жалпылама жұмыстар, ұжымдық монографиялар,