

DOI 10.31489/2021 L3/7-14

УДК 346.26

**М.А. Сарсембаев\***

*Консалтинговая группа «Болашақ», Нур-Султан, Казахстан  
(E-mail: daneker@mail.ru, Scopus Author ID 57210853884)*

## **Юридические проблемы развития транспортных заводов и их решение в Казахстане, развитых государствах и ЮНИДО**

В условиях Четвертой промышленной революции современная наука должна искать ответы на те вызовы и проблемы, которые сегодня стоят перед многими странами, в том числе и Казахстаном. Прежде всего, их надо решать в ключевых сферах экономики, куда относится и транспортное машиностроение как одна из ведущих отраслей национальной и мировой экономики. Настоящая статья посвящена рассмотрению основных тенденций и перспектив развития национального и международного права транспортного машиностроения, юридических проблем его заводов (концернов) в целях выработки предложений с тем, чтобы это развитие стало оптимальным, полезным, взаимовыгодным для государств, включая Казахстан, для регионов и международного сообщества в целом. Сегодня в сфере отрасли транспортного машиностроения достаточно интенсивно функционирует такое институциональное учреждение, как ЮНИДО (Организация Объединенных Наций по индустриальному развитию), которое занято решением организационно-экономических вопросов, проблем транспортного машиностроения с точки зрения как международного публичного права, так и международного частного права. Автором проанализированы внутренние законы Казахстана и ряда развитых государств, совокупность норм которых образует национальное, в том числе и казахстанское, право транспортного машиностроения.

*Ключевые слова:* транспорт, национальное и международное право транспортного машиностроения, международный договор в сфере транспорта, мировой транспорт, электромобиль, завод, роботизация, автоматизация, промышленная сборка.

### *Введение*

В Республике Казахстан автомобиле- и локомотивостроение находятся на стадии промышленной сборки мировых брендов автомобилей, электромобилей, локомотивов при локации (при местном казахстанском содержании) на уровне 33 процентов. Ежегодное производство автомобилей (электромобилей) приближается к 100 тысячам единиц. Количество производимых локомотивов доходит до 100 единиц в год. Эти транспортные средства выпускаются 5-ю казахстанскими автозаводами: «СарыаркаАвтоПром» (г. Костанай), «КАМАЗ-Инжиниринг» (г. Кокшетау), СемАЗ (г. Семей), «Астана-Моторс», «Группа компаний Аллюр Авто» (г. Алматы). Железнодорожное машиностроение в Казахстане представлено Астанинским локомотивосборочным заводом (г. Нур-Султан), Актюбинским рельсобалочным заводом, Экибастузским конгломератом, состоящим из пяти машиностроительных компаний (ТОО): «Проммашкомплект», «Проммаш. KZ», «R.W.S. Binding», «R.W.S. Concrete», «R.W.S. Wheelset», специализирующихся в производстве колес для железнодорожного транс-

\* Автор-корреспондент. E-mail: daneker@mail.ru

порта, стрелочной продукции, железнодорожных осей, железобетонных шпал, а также другими предприятиями.

Сегодня на планете есть четыре крупных региона машиностроения, в том числе транспортного машиностроения. К ним относятся: Северная Америка, Западная и Восточная Европа, Восточная и Юго-Восточная Азия, Содружество Независимых Государств (СНГ). К первому региону транспортного машиностроения и эксплуатации первоклассных транспортных средств следует отнести *Северную Америку*, где ключевую роль играют Соединенные Штаты Америки: здесь производят транспортные средства разной мощности, разных моделей и марок («Дженерал моторс», «Форд», «Крайслер», «Кенуорт», «Боинг»). Вторым регионом транспортного машиностроения значится *Западная и Восточная Европа*, заводы-концерны которого выпускают первоклассные престижные транспортные средства. Виды транспортного машиностроения особенно развиты в Западной Европе, где следует отметить такие государства и заводы, как концерны-заводы Германии («БМВ», «Мерседес», «МАН»), Франции («Ситроен», «Пежо», «Рено»), Италии («Фиат», «Ламборгини»), Швеции («Вольво», «Скания»). К третьему региону следует отнести *Восточную и Юго-Восточную Азию*, где лидерами являются Япония с ее заводами «Тойота», «Мицубиси», «Нисан», «Хонда» и Южная Корея с заводами «Хюндай», «КИА». В транспортном машиностроении, в том числе в производстве электронной техники отлично зарекомендовали «азиатские тигры», а также Китай. В качестве четвертого по производству разных видов транспорта можно назвать регион СНГ (Содружество Независимых Государств). Здесь застрельщиком транспортного машиностроения является Россия («КАМАЗ», «Лада»). Во всех регионах развито автомобилестроение, авиастроение, судостроение, локомотивостроение, вагоностроение, приборостроение, электротехническое машиностроение. Лидерами транспортного машиностроения во всемирном масштабе являются США и Япония. Объединение научно-технических и финансовых усилий государств, ученых, компаний транспортного машиностроения даст существенные результаты по созданию транспорта будущего уже в ближней перспективе.

Если в 1950 послевоенном году государства и их заводы организовали выпуск 10 миллионов 577 тысяч автомобилей, то уже в 2019 г. их производство увеличилось почти в 10 раз – 92 миллиона 176 тысяч единиц [1]. Причем резко повысилось качество производимых автомобилей. 63 страны в мире, в том числе Казахстан, сегодня заняты производством автотранспортных средств. Кроме локомотивов, заводы железнодорожного машиностроения Казахстана по итогам 2020 г. выпустили 55 тысяч 947 грузовых вагонов, 1 миллион 180 тысяч тонн железнодорожных рельсов, 1 миллион 463 тысячи цельно-катанных колес для грузовых вагонов [2]. В связи с 30-летием Независимости Республики Казахстан все транспортные заводы страны наращивают темпы производства транспортных средств, восстанавливают те участки производства, развитие которых замедлилось в связи с пандемией коронавируса.

#### *Методы исследования*

Метод изучения научных и теоретических материалов стал одним из основных методов исследования предложенной темы статьи. Аналитический метод используется в исследовании правовой базы Казахстана и развитых стран, ряда международных организаций с тем, чтобы использовать метод прогнозирования новых казахстанских законов, которые следует разработать и принять на основе зарубежных законов, а также инициирования Казахстаном новых международных конвенций, нормы которых могут стать средствами решения вызовов и проблем в деятельности заводов транспортного машиностроения страны.

#### *Обсуждение*

*Обоснование новизны и значимости темы статьи.* Новизна темы статьи состоит в том, что наше машиностроение, в том числе транспортное, должно не просто развиваться, а двигаться ускоренными темпами, причем не отставая от мирового развития машиностроения, а где-то опережая его. С одной стороны, отечественные ученые и технические специалисты должны изучать состояние транспортного машиностроения, динамично и творчески развивать его. Мы, юристы, должны тщательно изучать законы по вопросам транспортного машиностроения не только своей страны, но и законы продвинутых стран, уже имеющих цифровизированные производства, выпускающие цифровизированные, интеллектуализированные транспортные средства [3].

На основе этих законов, актов, стандартов этих технически развитых стран мы обязаны конструировать новые казахстанские законы по этим техническим вопросам, убедить законодателя при-

нять тексты этих законов. Причем предлагаемые нами законы должны отражать не только уровень развития казахстанского транспортного машиностроения на сегодняшний день, но и предлагать нормы и разделы в этих законах, которые призывали бы наших конструкторов и инженеров руководствоваться техническими идеями не только завтрашнего дня, но и более отдаленной перспективы. Другая грань новизны темы заключается в том, что государства отдельного региона могли бы достичь международно-правовой договоренности между собой о специализации каждой страны в производстве отдельных узлов, деталей, которые поступали бы на головной завод по сборке того или иного транспортного средства. Эти же страны по договоренности со страной – головным изготовителем могли бы производить запасные части для проведения ремонтных работ по конкретному транспортному средству. ЮНИДО как специализированное по промышленному развитию учреждение ООН могло бы оказывать организационное содействие в реализации таких договоренностей.

*Изучение законов технологически развитых государств и принятие новых казахстанских законов по вопросам деятельности заводов транспортного машиностроения.* Нами изучены следующие законы и акты развитых в транспортно-техническом, цифровизированном отношении государств: Закон Ирландии от 22 декабря 2019 г. «О развитии промышленности»; Директива ЕС 98/34/EG AB1. Nr. L 204 от 21 июля 1998 г. в редакции Директивы 98/48/EG, AB1. Nr. L 217 от 5 августа 1998 г. о телекоммуникациях, Закон США от 23 марта 2020 г. «О безопасности 5G»; Закон США от 3 декабря 2020 г. «О программе модернизации центров передового опыта в области информационных технологий», Закон Японии № 144 2000 г. «О формировании передового информационного и телекоммуникационного сетевого общества».

Одна группа новых казахстанских законов сформулирована нами на основе изученных законов развитых в экономико-техническом отношении государств. Эту группу составляют следующие казахстанские Законы РК: «О внедрении цифровизации во все производимые виды транспорта», «О производстве всех видов транспорта на электрической тяге», «О производстве беспилотных транспортных средств», «О промышленной сборке транспортных средств мировых брендов», Об углубленном исследовании и использовании солнечной энергии на транспорте», «Об использовании солнечных и электрических батарей на транспорте». Вторая группа новых казахстанских законов сформулирована нами на более творческой основе: «О создании и развитии всеобъемлющей отрасли транспортного машиностроения в республике», «О создании принципиально новых батарей для электромобилей и других видов электромашин», «О реализации норм подписанных международных договоров и соглашений о транспорте на территории страны».

Такие законы призваны регулировать деятельность заводов на основе достижений казахстанских технологий сегодняшнего дня, а также с учетом соединения казахстанских технологий с новейшими технологиями мирового уровня.

*Новые международные конвенции и соглашения Казахстана как инструменты решения юридических проблем транспортной промышленности.* Казахстан мог бы инициировать новые международные конвенции по вопросам сотрудничества государств по совместному решению юридических проблем государствами цифровизированной деятельности заводов транспортного машиностроения.

Поскольку во многих странах функционируют тысячи, десятки тысяч малых, средних и крупных машиностроительных предприятий, такой подход содействовал бы увеличению рабочих мест. В Казахстане, например, более 100 различных машиностроительных предприятий оказывают содействие крупным предприятиям, осуществляющим промышленную сборку автомобилей, а также электромобилей, электролокомотивов. Такое региональное международное соглашение может быть названо так: «О специализации государств региона по производству отдельных узлов, деталей, компонентов, запасных частей соответствующего транспортного средства для поставок в головное предприятие по сборке».

В состав международного права транспортного машиностроения входит совокупность правовых норм, имеющих отношение к промышленной сборке автомобилей мировых брендов различных государств. В настоящее время 40 стран, включая Казахстан, на основе двусторонних кооперационных, инвестиционных соглашений, в которых согласованы разные подходы и условия сотрудничества, осуществляют промышленную сборку легковых и грузовых автомашин, автомобилей на электрической тяге. Юридическая и экономическая суть этих соглашений состоит в том, что страна-производитель автомобилей мирового класса предоставляет стране, осуществляющей сборку этих автомобилей, максимальную возможность локализовать производство (использовать местные технические возможности); в свою очередь, страна, осуществляющая сборку, предостав-

ляет другой стороне право ввозить автокомпоненты без требования уплаты таможенных пошлин, либо по сниженным ставкам. Предъявленный текст соглашения на границе становится основой предоставления соответствующих таможенных и иных льгот. Соглашения по этой теме могут быть из сферы как международного публичного права, так и международного частного права. Так же, как и сейчас, в будущем соглашения сферы международного частного права должны подписываться и исполняться не только компаниями и корпорациями транспортного производства, но и государствами как субъектами международного частного права, поскольку без участия государства невозможно решение о предоставлении льгот в отношении таможенных пошлин и налогов. С государствами-производителями транспортных средств, с компаниями транспортного машиностроения государства, обеспечивающих промышленную сборку, заключают, как правило, двусторонние договоры и соглашения.

Такое согласование можно провести заранее, разработав и подписав соглашение со всеми странами-участницами под названием «Об особенностях осуществления промышленной сборки моторных транспортных средств на территории государства на двустороннем и региональном уровнях». В таком международно-правовом документе можно заложить положения о необходимости возможной унификации норм тех или иных государств-участников договора, имеющих отношение к промышленной сборке транспортных средств, к вопросам локализации. Целесообразно, чтобы страны-потребители создавали предприятия по промышленной сборке транспортных средств. Им можно оказывать содействие в предоставлении исходных материалов для производства запасных частей для сборки и ремонта транспортных средств на компьютере на основе «3D» принтера. Значительную часть опытных образцов автомашин в тестовых экземплярах уже произвели на основе этой технологии [4]. Это будет содействовать массовой покупке автомобилей, иных транспортных средств новейших поколений практически во всех странах, что приведет к удешевлению для покупателя цены каждого транспортного средства, а вырученные финансовые средства позволят поднять транспортное машиностроение на более высокий мировой уровень. Для этого Казахстану нужна цифровизированная экономика с цифровизированным машиностроением [5], заводы которого будут выпускать цифровизированные электромобильные транспортные средства, имеющие возможность передвигаться с солидной скоростью на беспилотной основе.

*ООН по промышленному развитию как механизм по международно-правовому решению проблем транспортной промышленности.* ЮНИДО как международная организация индустриального профиля может и должна стать средством решения юридических проблем Казахстана и развитых стран по вопросам цифровизации, роботизации заводов, производящих транспортные средства. На основе двусторонних соглашений о реализации тех или иных проектов соответствующее государство и ЮНИДО внедряли продвинутое технологии в транспортном машиностроении. Так, в Китае ЮНИДО реализовала проект по повышению эффективности транспортных средств, разработала долгосрочные стратегии по энергосбережению для автомобильной промышленности страны. Особое внимание было уделено энергоэффективным автомобилям. Это специализированное учреждение ООН совместно с Международным бюро труда (МОТ) в 2016 г. выполняло экспериментальную программу по укреплению конкурентоспособности и устойчивости, повышению производительности автомобилестроительных компаний автопромышленности Южной Африки. Эксперты ЮНИДО провели тысячи консультаций в этих и других странах по приведенным направлениям транспортного машиностроения. В качестве примера можно привести проект ЮНИДО «Повышение конкурентоспособности поставщиков автомобильных компонентов». Грамотное консультирование в рамках данного проекта привело к результатам стратегического свойства. В частности, это привело к повышению конкурентоспособности предприятий за счет сокращения простоев производственного оборудования, сокращения времени при перемещении товарно-материальных ценностей, повышения эффективности работы оборудования, повышения уровня качества и снижения брака в процессе выпуска продукции, повышения общей производительности труда. За весь 54-летний период своего существования ЮНИДО подписала несколько тысяч двусторонних договоров с государствами о промышленно-технологическом сотрудничестве, в том числе по вопросам транспортного машиностроения. ЮНИДО как специализированный субъект международного публичного права может в будущем оказать гораздо большее содействие государствам в организации ими производства и промышленной сборки транспортных средств.

В 2015 г. Казахстан и ЮНИДО подписали двустороннюю Декларацию о сотрудничестве по привлечению знаний экспертов ЮНИДО для содействия усилиям Правительства Казахстана по индуст-

риализации экономики. На этой правовой основе Казахстан мог бы проявить инициативу об открытии в Караганде, являющегося индустриальным центром республики, Центра ЮНИДО о промышленном сотрудничестве. Такой Центр мог бы оказать содействие машиностроительным предприятиям области, в том числе Саранскому шинному заводу, поставляющему шины на казахстанские заводы промышленной сборки автомобилей и электромобилей. Деятельность данного Центра и заводов машиностроения региона и республики могла бы обрести масштабность на основе многочисленных договоров, контрактов, соглашений в рамках казахстанского гражданского права и международного частного права. Под эгидой этого Центра, а также руководящего ядра ЮНИДО на основе международного публичного права Казахстан мог бы предложить в ближней и дальней перспективе разработку и принятие следующих универсальных и региональных международных договоров, конвенций и соглашений по направлениям в рамках исследуемой нами темы: «О взаимном согласовании промышленной политики государств в области машиностроения, в том числе транспортного машиностроения», «О внедрении государствами цифровизации, автоматизации производственных процессов заводов в сфере транспортного машиностроения», «Об объединении усилий государств и компаний (заводов) по запуску в серийное производство беспилотных транспортных средств», «Об оказании содействия развивающимся странам в осуществлении промышленной сборки транспортных средств продвинутых брендов мирового уровня», «Об оказании взаимного содействия государствами по обмену новейшими технологиями в сфере транспортного машиностроения».

### *Результаты*

Какими способами развитые государства добиваются результатов цифровизации производства на своих транспортных заводах и концернах развитые государства? Эти государства исходят из того, чтобы Интернет-связь в стране и на предприятиях, между структурными подразделениями заводов, между станками была надежная, высокопродуктивная, чрезвычайно высокоскоростная связь. В США, к примеру, этому содействуют четко разработанные законы: Закон от 10 октября 2008 г. «Об улучшении широкополосных данных» (повышение качества данных на федеральном уровне и уровне штатов относительно доступности и качества широкополосных услуг и содействие развертыванию доступных широкополосных услуг во всех частях страны); Закон от 23 марта 2020 г. «О точности развертывания широкополосной связи и технологической доступности (или «Закон о широкополосных данных»); Закон от 25 сентября 2015 г. «Об электронной гарантии»; Закон от 18 декабря 2014 г. «О национальной защите и обеспечении кибербезопасности», Закон 23 марта 2020 г. «О безопасности 5G» (новое поколение мобильной связи). В этом же направлении работает Закон Чехии № 12/2020 «О праве на цифровые услуги». Странам Европейского союза определены основные направления развития технологий, а также обеспечение электронной защиты этих технологий посредством Европейской конвенции по борьбе с киберпреступностью от 23 ноября 2001 г. На государства-члены Европейского союза возложена ответственность за безопасность сетей 5G.

Казахстанцы должны в ускоренном темпе получить доступ к широкополосному Интернету – пока планируется обеспечить такой доступ только в 2022 г. Это значит, что казахстанские транспортные заводы будут опаздывать с цифровизацией производства и находиться в роли догоняющих предприятий. В Казахстане есть стратегия и концепция кибербезопасности, но нет закона на эту тему. В казахстанском правовом поле нет закона о безопасности 5G. Между тем новейшее поколение мобильной связи является основой цифровизированной экономики развитых стран. Поэтому мы в Казахстане должны не только быть знакомы с поколением 5G, но уже сегодня мы должны думать о поколениях 6G и 7G. Если мы не будем думать и внедрять эти вещи с опережением, мы всегда будем в числе отстающих. И всем нам, конструкторам, инженерам, юристам, надо использовать с наибольшей пользой для себя этот год. Мы, юристы, обязаны разработать и предложить на основе приведенных законов развитых государств тексты новых казахстанских законов: «О развертывании широкополосного Интернета и доступе граждан к нему», «Об обеспечении кибербезопасности», «Об обеспечении безопасности 5G и о возможностях перехода к 6G». Эти законы будут обслуживать все нужды общества, экономики, в том числе внедрять и регулировать цифровизированное производство всех промышленных заводов по выпуску всех видов транспортных средств, в том числе электромобилей, электробусов, электрогрузовиков, электроходов [6].

Как развитые государства соединяют промышленный Интернет вещей, компьютерные программы с технологиями искусственного интеллекта между собой, обеспечивают голосовую информацию о неполадках в производственном процессе заводов транспортного машиностроения? Такой вопрос

возникает потому, что информационные, цифровые технологии и производство транспортных средств представляют собой две разные профессии. В тех же США законодательно этот вопрос решили так. Они разработали и приняли Закон от 5 ноября 2002 г. «Об интеграции предприятий», смысл которого был сведен к объединению деятельности Национального института стандартов и технологий и крупных производственных предприятий, в том числе транспортных заводов, в целях разработки и внедрения стандартов для электронной интеграции предприятий. В Казахстане есть институт информационных и вычислительных технологий. Думается, что их должно быть немало, к тому же они должны быть с техническим уклоном. И тогда деятельность таких институтов и промышленных, транспортных предприятий можно объединять. Кроме того, должен быть принят новый Закон РК «Об объединении деятельности институтов по IT-технологиям и машиностроительных промышленных предприятий республики».

В Южной Корее, являющегося мировым лидером по робототехнике, разработан и официально принят Закон № 9014 от 28 марта 2008 г. «О содействии развитию и распространению умных роботов. Они преимущественно задействованы в цифровизированном, автоматизированном производстве данной страны. Поэтому есть смысл у нас, в Казахстане, разработать и принять закон «О промышленных роботах». Некоторые положения южно-корейского закона можно будет рецепировать. Целесообразно тщательно изучить практику реализации данного закона о роботах. Тогда наш закон о роботах может получиться более продвинутым. Такие роботы можно изобрести самим, а также импортировать из Южной Кореи. Желательно начать использовать их в цифровизированной деятельности транспортных заводов Казахстана, поскольку в автопроме республики уже сегодня функционируют роботы-манипуляторы и заводы именно этой отрасли имеют определенный опыт. Их также можно использовать на предприятиях железнодорожного транспорта упомянутого в начале статьи Экибастузского конгломерата, где используются немецкие роботы, которые за считанные минуты «превращают кусок стали в колесо» для вагона [7]. Нашим промышленным, машиностроительным предприятиям надо смелее, оперативнее выходить вперед: и я уверен – у нас все получится.

#### *Заключение*

Практически не исследовано настоящее и будущее национального и международного права транспортного машиностроения. Между тем нам необходимо с разных точек зрения и позиций на междисциплинарном уровне глубоко исследовать проблемы этих подотраслей международного экономического и международного частного права. Это связано с серьезными вызовами XXI века и ответами на них: тяжелая экология и электромобили, механизмы на электрической тяге; безопасность и беспилотное вождение всех видов транспорта; потребность в быстром получении необходимого груза, товара и создание высокоскоростных транспортных средств новейшего поколения на основе цифровизации, роботизации и автоматизации современного транспортного производства. В связи с истощением нефтяных запасов будущие транспортные средства должны передвигаться на принципиально новых видах энергии и топлива. В ближней перспективе это будут электромобили и другие виды электромашин. Производиться эти электромашинки будут на заводах с цифровизированным, автоматизированным производством, которое будет совершенствоваться, в частности, на основе соответствующих законов разных стран, в том числе Казахстана, а также новых международных конвенций и соглашений на эту тему.

#### Список литературы

- 1 Список стран по производству автотранспортных средств [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%> (Дата обращения: 01.06.2021).
- 2 Железнодорожное машиностроение: итоги 2020 года [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.metalinfo.ru/ru/news/122165> (Дата обращения: 05.06.2021).
- 3 Patel N. (Eds.) Electric Vehicles: Modern Technologies and Trends / N. Patel, A.K. Bhoi, S. Padmanaban, J.B. Holm-Nielsen. — New York: Springer, 2021. — 292 p.
- 4 Рынок запчастей — наш прогноз. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.kolesa.ru/article/kak-3d-pechat-unichtozhit-traditsionnyj-rynok-zapchastej-nash-prognoz> (Дата обращения: 17.06.2021).
- 5 Басшиева Ж. Цифровизация экономики Республики Казахстан как новый этап экономического развития общества / Ж. Басшиева // Изв. НАН Республики Казахстан. Сер. обществ. и гуман. наук. — 2020. — № 2. — С. 92–96.

6 Arora S., Abkenar A., Jayasinghe S., Tammi K. Heavy-Duty Electric Vehicles: From Concept to Reality. ISBN 978-0-12-818126-3. — Butterworth-Heinemann, 2021. — 243 p.

7 Джалдинов А. Прямая дорога в Европу. В Экибастузе запускают новое предприятие, изделия которого позволят экономить нашим железнодорожникам миллиарды тенге / А. Джалдинов // Время. — 2021. — 3 июня. — С. 13.

М.А. Сәрсембаев

## Көлік зауыттарын дамытудың заңдық мәселелері және оларды Қазақстанда, дамыған мемлекеттерде және ЮНИДО-да шешу

Төртінші өнеркәсіптік революция дәуірінде қазіргі заманғы ғылым бүгінде көптеген елдердің, соның ішінде Қазақстанның алдында тұрған қиындықтар мен проблемаларға жауап іздеуге тиіс. Ең алдымен, олар ұлттық және әлемдік экономиканың жетекші секторларының бірі ретінде көліктік машина жасауды қамтитын экономиканың негізгі салаларында шешілуі қажет. Мақала көліктік машина жасаудың ұлттық және халықаралық құқығын дамытудың негізгі үрдістері мен перспективаларын, оның зауыттарының (концерндерінің) заңдық проблемаларын қарауға арналған, бұл даму Қазақстанды қоса алғанда, мемлекеттер үшін, өңірлер және жалпы халықаралық қоғамдастық үшін оңтайлы, пайдалы, өзара тиімді болуы үшін ұсыныстар әзірлеу мақсатына арналған. Бүгінде көліктік машина жасау саласында ұйымдық-экономикалық мәселелерді, көліктік машина жасау проблемаларын халықаралық жария құқық, сондай-ақ халықаралық жеке құқық тұрғысынан шешумен айналысатын ЮНИДО (Индустриялық даму жөніндегі Біріккен Ұлттар Ұйымы) сияқты институционалдық мекеме жеткілікті түрде қарқынды жұмыс істейді. Автор Қазақстанның және бірқатар дамыған мемлекеттердің ішкі заңдарын талдаған, олардың нормаларының жиынтығы көліктік машина жасаудың ұлттық, соның ішінде қазақстандық құқығын құрайды.

*Кілт сөздер:* көлік, көліктік машина жасаудың ұлттық және халықаралық құқығы, көлік саласындағы халықаралық шарт, әлемдік көлік, электромобиль, зауыт, роботтандыру, автоматтандыру, өнеркәсіптік құрастыру.

М.А. Sarsembayev

## Legal problems of the development of transport plants and their solution in Kazakhstan, developed countries and UNIDO

In the conditions of the fourth industrial revolution, modern science should look for answers to the challenges and problems that many countries, including Kazakhstan, are facing today. First of all, they need to be solved in key areas of the economy, which includes transport engineering as one of the leading branches of the national and world economy. This article is devoted to the consideration of the main trends and prospects for the development of national and international law of transport engineering and legal problems of its factories (concerns) in order to develop proposals so that this development becomes optimal, useful, mutually beneficial for states, including Kazakhstan, for the regions and the international community as a whole. Today in the field of transport engineering such an intensively functioning institution as UNIDO (United Nations Industrial Development Organization) is engaged in solving organizational and economic issues, problems of transport engineering from the point of view of both public international law and private international law. The article analyzes the internal laws of Kazakhstan and a number of developed countries, the set of norms of which forms the national, including the Kazakh, law of transport engineering.

*Keywords:* transport, national and international law of transport engineering, international agreement in the field of transport, world transport, electric vehicle, factory, robotization, automation, industrial assembly.

### References

- 1 Spisok stran po proizvodstvu avtotransportnykh sredstv [List of countries producing motor vehicles]. *ru.wikipedia..* Retrieved from [\(https://ru.wikipedia.org/wiki/%\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/%) (Data obrashcheniia: 01.06.2021) [in Russian].
- 2 Zheleznodorozhnoe mashinostroenie: itogi 2020 goda [Railway engineering: results of 2020]. *metalinforu.* Retrieved from <https://www.metalinforu.ru/ru/news/122165> [in Russian].
- 3 Patel N., Bhoi A.K., Padmanaban S., & Holm-Nielsen J.B. (Eds.) (2021). Electric Vehicles: Modern Technologies and Trends. New York: Springer.