

ISSN 2310-3353



«А. БАЙТҰРСЫНОВ
АТЫНДАҒЫ ҚОСТАНАЙ ӨңІРЛІК
УНИВЕРСИТЕТІ» КЕАҚ



ҚМПИ ЖАРШЫСЫ

ҒЫЛЫМИ-ӘДІСТЕМЕЛІК ЖУРНАЛ
НАУЧНО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ

№ 3

2022



150
жы
Ахмет
БАЙТҰРСЫНОВ

Қостанай мемлекеттік педагогикалық институтының ЖАРШЫСЫ

ҒЫЛЫМИ-ӘДІСТЕМЕЛІК ЖУРНАЛ

№ 3 2022

жиындармен теориялық есептеулер шын мәнінде ненің орындалатынынан ерекшеленеді, физикалық эксперимент қызығырақ және кез келген ақпараттық модельдеу мен есептеулерден маңыздырақ, яғни кез келген ғалым мен инженердің фундаменті.

Әдебиеттер тізімі

1. Варлакова М. Л. Развитие критического мышления на уроках физики // ОНВ. 2012. № 2-106. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/razvitie-kriticheskogo-myshleniya-na-urokah-fiziki> (өтініш берген күні: 31.07.2016).
2. Вотинцева М. Л., Шалагинова Н. В. Рабочая программа по образовательной робототехнике на базе конструктора Lego [Электрондық ресурс] - <https://open-lesson.net/1948/>.
3. Государство заинтересовано в развитии робототехники [Электрондық ресурс] – <http://www.iksmedia.ru/news/5079059-Gosudarstvo-zainteresovano-v-razvit.html>.
4. Грабарь В. В. Инженерное мышление как социокультурный феномен образования / / Человек и наука: электронная научная библиотека. – 1997. [Электрондық ресурс]. URL: <http://cheloveknauka.com/inzhenernoe-myshlenie-kak-sotsiokulturnyy-fenomen-i-problema-gumanitarizatsii-inzhenernogo-obrazovaniya> (өтініш берген күні: 02.02.2015).

Материал редакцияға түсті: 28.06.2022

БӘКІР, М.А.

РАЗВИТИЕ НАУЧНЫХ КОМПЕТЕНЦИЙ УЧАЩИХСЯ В РОБОТОТЕХНИКЕ

В статье рассказывается о том, как Робототехника помогает ребенку развивать творческое, инженерное и творческое мышление. Содержание учебного предмета "Робототехника" позволяет своими проблемно-ориентированными комплексными дисциплинами (информатика, физика и др.) формировать у обучающихся творческий подход к будущей деятельности, творческое, комплексное, системное, продуктивное мышление, умение находить необходимую информацию, решать сложные задачи, учить всему, что обеспечивает постепенный процесс развития технического мышления.

Ключевые слова: *робототехника, критическое мышление, инженерное мышление.*

BAKIR, M.A.

DEVELOPMENT OF SCIENTIFIC COMPETENCIES OF STUDENTS IN ROBOTICS

The article describes how Robotics helps a child develop creative, engineering and creative thinking. The content of the subject "Robotics" allows its problem-oriented complex disciplines (computer science, physics, etc.) to form students' creative approach to future activities, creative, complex, systemic, productive thinking, the ability to find the necessary information, solve complex problems, teach everything that provides a gradual process of development of technical thinking.

Key words: *robotics, critical thinking, engineering thinking.*

УДК 342.9

Ещанова, А.Б.

*магистр юридических наук,
руководитель ГУ «Отдел внутренней политики
акимата города Костаная»,
Костанай, Казахстан*

О ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТИ ВВЕДЕНИЯ СИСТЕМЫ «ВОДИТЕЛЬСКОГО ДЕФОЛТА» В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Аннотация

В статье обсуждается результаты модернизации закона за последние 20 лет о лишении прав управления транспортными средствами. В действующем варианте регламентации административно-правовой ответственности за правонарушения в области дорожного движения лишение

права на управление транспортным средством применяется лишь в случаях, когда данный вид административного взыскания предусмотрен непосредственно в санкции соответствующего состава административного правонарушения.

Ключевые слова: права, лишение, водительский, дефолт.

1 Введение

Административное взыскание представляет собой меру государственного воздействия на лицо, совершившее административное правонарушение. Существующая система административных взысканий в КРКоАП является результатом определенной эволюции, в результате которой вырабатывались наиболее оптимальные и соразмерные общественной опасности тех или иных административных правонарушений меры воздействия. Динамика законодательных изменений в рамках КРКоАП нередко затрагивает именно санкции составов административно-правовых правонарушений, что подтверждает значимость института административного взыскания не только в контексте регрессной ответственности (по факту совершенного правонарушения), но в рамках позитивной ответственности (т.е. как упреждающий, сдерживающий фактор для потенциальных правонарушителей).

Лишение специального права, а именно лишение права управления транспортными средствами, является также одной из наиболее распространенных мер административного взыскания в составах правонарушений в сфере безопасности дорожного движения.

На основании ст. 46 КРКоАП лишение права управления транспортными средствами не может быть менее шести месяцев и более десяти лет. Согласно ч. 2 ст. 42 КРКоАП, мера административного взыскания в виде лишения специального права может применяться в качестве как основных, так и дополнительных административных взысканий [1]. При этом в соответствии со ст. 75 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года «О дорожном движении», правовым основанием прекращения права управления транспортными средствами является лишение права на управление транспортными средствами по решению суда [2]. Непосредственное исполнение постановления о лишении данного специального права осуществляют сотрудники территориального регистрационно-экзаменационного подразделения административной полиции. Вместе с тем до настоящего времени стандартом и регламентом государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения такой механизм не предусмотрен [3, 4]. На основании ч. 2 ст. 900 КРКоАП, постановление судьи о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники исполняется должностными лицами органов, осуществляющих государственный надзор за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники [5, 6].

В специальных исследованиях отдельно подчеркивается, что лишение права управления транспортным средством следует трактовать как лишение права на управление всеми транспортными средствами с аналогичными эксплуатационно-техническими характеристиками [7, с. 49]. Вместе с тем данная мера может иметь и секторальный характер в отношении управления тем или иным видом транспортного средства. Например, если водитель, имеющий разрешающие категории «А», «В», «С», совершит административное правонарушение на мотоцикле, предусмотренное ч. 1 ст. 610 КРКоАП, то он может быть лишен права управления только мотоциклом, то есть только по категории «А» на срок от 6-ти месяцев. Данные акценты вполне обоснованы, поскольку сама этимология термина «лишение права управления транспортным средством» при буквальном толковании приводит к выводу о конкретном транспортном средстве.

В качестве обеспечительной меры до принятия решения в суде о лишении права управления транспортными средствами сотрудники ОВД имеют право изъять водительские удостоверения. Кроме того, в связи с законодательным разрешением водителям транспортных средств, зарегистрированных в РК, не иметь при себе водительское удостоверение процесс изъятия водительского удостоверения также претерпевает определенные изменения, которые до настоящего времени не получили надлежащего оформления в нормах КРКоАП.

Форма временного удостоверения на право управления транспортным средством утверждена приложением №3 к приказу МВД Республики Казахстан от 13 декабря 2013 года №713 «Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях в органах внутренних дел РК» [8].

2 Материалы и методы

Обращает на себя внимание тот факт, что до 2001 года решение в виде лишения права управления транспортным средством могли принимать и во внесудебном порядке. Полагаем, что поскольку отдельными нормами КРКоАП предусматривается одно безальтернативное административное взыскание в виде лишения права управления транспортным средством, то направление материалов в суд фактически лишено логики. В этой связи представляется логичным, что соответствующую функцию следует вернуть ОВД и наделить полномочиями лиц, имеющих специальное звание, самим выносить постановление о лишении права управления транспортным средством, если правонарушитель не оспаривает своей вины.

В действующем варианте регламентации административно-правовой ответственности за правонарушения в области дорожного движения лишение права на управление транспортным средством применяется лишь в случаях, когда данный вид административного взыскания предусмотрен непосредственно в санкции соответствующего состава административного правонарушения. Как указывается в доступных информационно-коммуникационных ресурсах, наиболее значимыми нарушениями, приведшими к ДТП, являются: превышение скорости (27,3%), обгон или встречный разезд (3,5%), несоблюдение или игнорирование дорожных знаков (4,2%) и вождение в нетрезвом виде (2,1%) [9]. При этом лишение права на управление транспортным средством в подавляющем большинстве случаев применяется в случаях, когда имело место вождение в состоянии опьянения. Так, согласно аналитическим данным КАП МВД РК, на начало 2022 года (по данным за 2021 год) в Казахстане было задержано 21,4 тыс. водителей в состоянии опьянения. При этом всего было лишено права управления транспортным средством 25,9 тысяч водителей [10]. Таким образом, можно сделать вывод, что именно состояние опьянения является практически тотальным основанием для применения административного взыскания в виде лишения права на управление транспортным средством. В подобных ситуациях лишение права на управление транспортным средством является реакцией на одномоментное (разовое) нарушение, критическая степень общественной опасности которого не позволяет сохранить за водителем соответствующую функцию в общей системе дорожного движения. При этом угроза со стороны водителя для иных участников дорожного движения в данном случае является временной (то есть существующей только на момент наличия состояния опьянения). Не исключены ситуации, когда до момента обнаружения вождения в состоянии опьянения водитель вообще не допускал нарушений иных правил ПДД. Однако, законодатель вполне обоснованно фиксирует требование об исключении данного водителя из системы общественных отношений в качестве лица, управляющего транспортным средством.

Вместе с тем полагаем, что дисциплинирующий характер воздействия такой меры административного взыскания, как лишение права на управление транспортным средством, учитывается не в достаточной степени. В данном случае следует обратить внимание на такой значимый критерий превентивного потенциала административно-правовой ответственности, как сбалансированность системы административно-правовых взысканий, в том числе с точки зрения их достаточной репрессивности. Так, заметной тенденцией последних лет стала существенная оптимизация сумм административных штрафов за нарушения ПДД (в диапазоне 3-х лет штрафы были сокращены по 40 составам административных правонарушений) [11]. Согласно данным КПСиСУГепрокуратуры РК за 2020 год, в 62 % случаях правонарушители оплатили штраф в течение первых 7 суток (то есть с 50%-ной скидкой). Также указывается, что подавляющее большинство штрафов (90 %) было взыскано по линии деятельности ОВД, из которых существенно преобладают штрафы, наложенные по факту обнаружения правонарушения с помощью средств видеофиксации [12]. Таким образом,

вывод напрашивается сам собой: подавляющее большинство взысканных в РК штрафов – это штрафы за нарушение ПДД, причем оплачиваются они преимущественно в сокращенном размере (50 %). Подобные гибкие системы взыскания штрафов (хотя и при их использовании КПСиСУ указывает на 68 % взысканных административных штрафов от всех случаев применения данного вида взыскания), в целом, имеют определенное обоснование, хотя и не соответствуют опыту значительного количества развитых зарубежных стран, где суммы штрафов за ПДД являются многократно более высокими.

Главным потенциальным риском в данном случае является неизбежное снижение дисциплины водителей на дорогах. Так, возможность оплатить штраф в 50%-ном размере от установленного в санкции соответствующей нормы в совокупности с отсутствием градации размера штрафа за случаи систематических нарушений существенно повышают толерантность административно-правовой реакции на случаи нарушения ПДД. При этом иные механизмы компенсационного характера до настоящего времени не запущены, что свидетельствует о необоснованном снижении репрессивности мер административно-правовой ответственности, не соответствующих текущему состоянию аварийности на дорогах РК. Водитель, совершивший повторное нарушение ПДД, равно как и водитель, совершивший 10-кратное нарушение, находятся практически в равной ситуации с точки зрения размера штрафа, подлежащего уплате, равно и как возможности уплаты в 50%-ном размере.

3-4 Результаты и обсуждение

Полагаем, что систематичность нарушений, в особенности в таких сферах административно-правового воздействия, как область дорожного движения, обязательно должна быть предметом правовой реакции. Многие ученые-административисты подчеркивают заметное повышение общественной опасности административного правонарушения в случаях, когда оно совершается повторно и, тем более, систематично [13], а также предлагают реконструировать административную ответственность за систематическое нарушение ПДД [14]. Здесь следует отметить, что повышенные параметры ответственности за систематичность административно-правовых правонарушений до последнего времени имели характер традиционного, устоявшегося подхода. Так, в соответствии со ст. 17 Основ законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях, лишение специального права, предоставленного гражданину (в том числе и права на управление транспортным средством), применялось на срок до трех лет за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом [15]. Аналогичное установление имело место и в рамках ч. 2 ст. 484 КРКоАП в редакции 2001 года, причем казахстанское судебное сообщество, в целом, позитивно оценивало соответствующую практику, хотя она и имела определенные сложности с признанием признака систематичности в отдельных частных случаях [16]. Интересно также, что в рамках уголовно-правового поля возможность лишения права на управление транспортным средством при совершении уголовного правонарушения выносятся на усмотрение судьи и, соответственно, может применяться даже в случаях, когда данная мера непосредственно не указывается в санкции соответствующей нормы (ч. 3 ст. 50 УК РК) [17].

В текущей ситуации вопрос о расширении практики применения меры воздействия в виде лишения права на управление транспортным средством актуализируется в силу всех ранее указанных обстоятельств (существенное снижение репрессивности в отношении административных штрафов, отсутствие мер правового реагирования на систематические правонарушения). Это дает основание для введения в национальное законодательство новой категории с условным названием «водительский дефолт» (термин «дефолт» означает банкротство, несостоятельность, крах, невозможность исполнения обязательства и т.д.). Причем инициация подобных законодательных решений уже имела место в Казахстане [18]. К настоящему времени, несмотря на наличие соответствующего опыта во многих странах (Великобритания, Германия, Франция, Чехия, Украина, Армения, Грузия и др.), в Казахстане подобная инициатива была признана преждевременной [19]. Аналогичные законодательные

инициативы имеют место и в Российской Федерации [20], причем отсутствует принципиальное отрицание соответствующего института, имеются лишь замечания исключительно по качеству вносимых законопроектов. Как указывают российские исследователи, разрабатывающие данный вопрос в рамках гранта фонда РФФИ № 17-03-00676, «возвращение балльной системы учета нарушений является эффективным способом борьбы с систематическим нарушением правил дорожного движения, позволяющим добиться не только уменьшения вероятности совершения ДТП со смертельным исходом, но и повысить общий уровень законности в поведении водителей транспортных средств» [20, с. 294].

Сущность данной меры заключается в том, чтобы каждому правонарушению в сфере дорожного движения присвоить определенные баллы (для этого потребуется детализация в ведомственных документах), и в случае накопления критической массы баллов, которая, скорее всего, будет иметь место при множественности нарушений, принимать решение о лишении права на управление транспортным средством [21]. Данное нововведение ни в коем случае не отразится на уже имеющихся санкциях административно-правовых норм, содержащих взыскание в виде лишения права на управление транспортным средством. При этом считаем, что для предлагаемого «водительского дефолта» нет необходимости установления длительных сроков, достаточно минимального срока, установленного ч. 3 ст. 46 КРКоАП, то есть 6-ти месяцев. Соответственно, полагаем, что непосредственно в ст. 46 КРКоАП следует включить данное положение (однако только после проведения предварительных мероприятий по выработке соответствующей балльной системы).

5 Выводы

Внедрение «водительского дефолта» позволит комплексно подойти к оценке законопослушности водителей. Так, например, можно учитывать количество сохраненных баллов при получении повышенных категорий «С1, С, D1, D, BE, CE и т.д.». Кроме того, использование данной категории позволило бы дифференцировать назначения наказания в виде административного штрафа. Также данный механизм можно использовать для повышения взыскаемости наложенных штрафов (при неуплате административного штрафа за нарушение ПДД в установленный срок происходило бы начисление отрицательных баллов). Поскольку данное нововведение призвано комплексно оценивать водителей, то для лиц, не нарушающих ПДД, должны быть предусмотрены различные поощрения (например, при оплате страховых полисов водитель, имеющий высокие баллы, должен оплачивать меньшую стоимость, чем лицо, у которого количество этих баллов гораздо ниже, поскольку вероятность совершения первым водителем будем ниже).

Таким образом, внедрение «водительского дефолта» позволило бы системно подойти к оценке водителя и достичь гибкости в обеспечении безопасности дорожного движения.

Список литературы

1. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях: кодекс Республики Казахстан от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000235> (дата обращения: 11.09.2021).
2. Закон Республики Казахстан. О дорожном движении: принят 17 апреля 2014 года, № 194-V // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z1400000194> (дата обращения: 11.09.2021).
3. Некоторые вопросы учета, хранения, оценки и дальнейшего использования имущества, обращенного (поступившего) в собственность государства по отдельным основаниям: утв. Постановлением Правительства Республики Казахстан от 26 июля 2002 года N 833 // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P020000833> <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V980000658> (дата обращения: 10.09.2021).
4. Приказ Министра внутренних дел Республики Казахстан. Об утверждении стандартов государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: издан 14 апреля 2015 года № 341 (утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 31 марта 2020 года № 280) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011112> (дата обращения: 08.09.2021).
5. Приказ и.о. Министра внутренних дел Республики Казахстан. Об утверждении регламентов государственных услуг в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: издан 22 мая

2015 года № 473 (Утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 31 марта 2020 года № 280) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1500011293> (дата обращения: 10.09.2021).

6. Закон Республики Казахстан. О государственном регулировании развития агропромышленного комплекса и сельских территорий: принят 8 июля 2005 года №66 // https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z050000066_ (дата обращения: 18.04.2020).

7. Майоров В.И., Полякова С.В. Общая характеристика административной ответственности за правонарушения в сфере дорожного движения в Российской Федерации // Sciences of Europe. – 2016. – № 5 (5). – С. 46-49.

8. Приказ МВД Республики Казахстан. Об утверждении Инструкции по производству дел об административных правонарушениях в органах внутренних дел РК: издан 13 декабря 2013 года №713 (утратил силу приказом Министра внутренних дел Республики Казахстан от 30 декабря 2019 года № 1111) // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/V1300009074> (дата обращения: 10.09.2021).

9. В каких странах самые высокие штрафы на нарушение ПДД // <https://esquire.kz/v-kakih-stranah-samyey-vysokie-shtrafy-za-narusheniya-pdd/> (дата обращения 10.09.2021).

10. Сколько водителей лишили прав за вождение в состоянии опьянения в РК // https://forbes.kz/news/2021/01/25/newsid_242475 (дата обращения 19.09.2021).

11. За какие нарушения ПДД снижены штрафы в РК // <https://www.zakon.kz/4897655-za-kakie-narusheniya-pdd-snizheny.html> (дата обращения 12.09.2021).

12. О состоянии взыскиваемости административных штрафов в Республике Казахстан за 2020 год // <https://www.gov.kz/memleket/entities/pravstat/press/news/details/149943?lang=ru> (дата обращения 17.09.2021).

13. Бежанов В.О. Особенности применения повторности как квалифицирующего признака административного правонарушения // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». – 2013. – С. 82.

14. Барышников М.В. Административно-правовой статус участников дорожного движения: автореф. канд. юрид. наук. – М., 2007. – 24 с.

15. Основы законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях: приняты Верховным Советом СССР 23 октября 1980 года (по сост. на 28.07.1988 г.) // http://www.libussr.ru/doc_ussr/usr_10501.htm (дата обращения 19.09.2021).

16. Айткалиева К. Когда наступает ответственность за систематические нарушения ПДД - лишение права управления транспортным средством // <https://www.zakon.kz/4548750-kogda-nastupaet-otvetstvennost-za.html> (дата обращения 13.09.2021).

17. Уголовный кодекс Республики Казахстан: кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года №226 // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> (дата обращения: 11.09.2021).

18. Депутаты Сената предложили начислять водителям баллы за нарушения ПДД // <https://www.ktk.kz/ru/news/video/2020/01/16/137737/> (дата обращения 21.09.2021).

19. Вводить штрафные баллы для водителей в РК пока не станут // <https://kolesa.kz/content/news/vvodit-shtrafnye-bally-dlya-voditelej-v-rk-poka-ne-stanut/> (дата обращения 23.09.2021).

20. Майоров В.И., Горюнов С.В. Введение административной ответственности за систематическое нарушение правил дорожного движения: проблемы и перспективы // Проблемы в российском законодательстве. – 2018. – № 6. – С. 291-296.

21. Khakimov Ye.M. Traffic violations: a study of measures aimed at bringing perpetrators to justice // JARLE-ASERS Publishing – Journal of Advanced Research in Law and Economics (ISSN2068-696X-Romania-Scopus), Spring. – 2018. – Vol. IX, Issue 1(31). – P. 112-118.

Материал поступил в редакцию: 21.07.2022

ЕЩАНОВА, А.Б.

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНА «ЖҮРГІЗУШІ ДЕФОЛТЫ» ЖҮЙЕСІН ЕНГІЗУДІҢ ОРЫНДЫЛЫҒЫ

Мақалада Көлік құралдарын басқару құқығынан айыру туралы соңғы 20 жылдағы заңды жаңғырту нәтижелері талқыланады. Жол жүргісі саласындағы құқық бұзушылықтар үшін әкімшілік-құқықтық жауапкершілікті регламенттеудің қолданыстағы нұсқасында әкімшілік жазаның осы түрі Әкімшілік құқық бұзушылықтың тиісті құрамының санкциясында тікелей көзделген жағдайларда ғана көлік құралын жүргізу құқығынан айыру қолданылады.

Кілт сөздер: құқық, айыру, жүргізуші куәлігі, дефолт.

ESCHANOVA, A.B.

ON THE EXPEDIENCY OF INTRODUCING A SYSTEM OF "DRIVER'S DEFAULT" IN THE
REPUBLIC OF KAZAKHSTAN

The article discusses the results of the modernization of the law over the past 20 years on the deprivation of driving rights. In the current version of the regulation of administrative and legal liability for offenses in the field of traffic, deprivation of the right to drive a vehicle is applied only in cases where this type of administrative penalty is provided directly in the sanctions of the corresponding composition of the administrative offense.

Key words: license, deprivation, driver's license, default.

ӘОЖ 504

Уксикбаева, М.К.

*Жаратылыстану ғылымдарының магистрі,
М.Өтеміс атындағы
Батыс-Қазақстан университеті,
Орал, Қазақстан*

ОРАЛ ҚАЛАСЫ МАҢЫНДАҒЫ ЖЕР ҮСТІ СУЛАРЫНЫҢ
ЭКОЛОГИЯЛЫҚ ЖАҒДАЙЫ

Түйін

Соңғы онжылдықта Батыс Қазақстанда табиғи сулар мен қоршаған ортаның ластануын кеңінен қадағалауда. Батыс Қазақстан облысы шаруашылық-ауыз сумен қамтылуы тапшылықты аймақ болып табылатындықтан, соңғы кездерісумен жабдықталу көздері ретінде тек жер үсті және жер асты суларын пайдалану мақсатында алынып отыр.

Кілт сөздер: су ресурстары, жер үсті сулары, экологиялық жағдай, сулардың ластануы.

Республикамыздың көптеген аймақтары құрғақ зонада орналасқан. Жергілікті жерлерде тұщы су жетіспеуі салдарынан олардың жарамсыз жерлерге айналуына себепші болып отыр. Соған байланысты – біздің мемлекетіміз үшін су қорын қорғау негізгі мәселенің бірі.

Су – бұл тек адамдардың шаруашылық қажеттіліктеріне пайдаланатын табиғат ресурстарының түрі ғана емес, сонымен қатар қоршаған орта үшін де қажетті элемент. Қазақстан Республикасының 2004-2015 жылдарға арналған экологиялық қауіпсіздік тұжырымдамасында ұлттық экологиялық проблемалардың бірі ретінде су ресурстарының сарқылуы менластануы қарастырылған [1].

Сондықтанда ұлттық деңгейде су ресурстарының сарқылуы мен ластануы проблемаларын шешу үшін ҚР Үкіметінің 2002 жылы 21 қаңтардағы №71 қаулысымен су ресурстарын сақтау және ұтымды пайдалану проблемасын шешудің негізгі жолдары айқындалған.

Қазақстан Республика экономикасының және су шаруашылығы саясатының су секторын дамытудың 2010 жылға дейінгі тұжырымдамасы қабылданған, сонымен қатар жеткілікті көлемде және кепілді сападағы ауыз сумен тұрақты қамтамасыз ету үшін Қазақстан Республика Үкіметінің 2002 жылдың 23 қаңтарындағы № 93 қаулысымен «Ауыз су» салалық бағдарламасы бекітілді, ҚР-дың «Су кодексі» және «Су пайдаланушылардың ауылдық тұтыну коперативтері туралы» заңы қабылданған [2].

2005-2010 жылдары негізгі су бассейндерінің су ресурстарын кешенді пайдалану және қорғаудың кестесін әзірлеу жөніндегі жұмыстар жүргізіліп жатыр. Жер асты ауыз суларын пайдалануды жеделдету жөніндегі жұмыстарды жалғастыру қажет.

Техникалық және экологиялық жағынан ең тиімдісі – жылдам қайта келуі, жеңіл алынуы, территорияда салыстырмалы бірқалыпты орналасуы, жоғары дәрежеде өздігінен таза-