



ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
БІЛІМ ЖӘНЕ ҒЫЛЫМ МИНИСТРЛІГІ
МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE
OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN



Л. Н. ГУМИЛЕВ АТЫНДАҒЫ
ЕУРАЗИЯ ҰЛТТЫҚ УНИВЕРСИТЕТІ
ЕВРАЗИЙСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
УНИВЕРСИТЕТ ИМ. Л. Н. ГУМИЛЕВА
GUMILYOV EURASIAN
NATIONAL UNIVERSITY



Студенттер мен жас ғалымдардың
«Ғылым және білім - 2015»
атты X Халықаралық ғылыми конференциясының
БАЯНДАМАЛАР ЖИНАҒЫ

СБОРНИК МАТЕРИАЛОВ
X Международной научной конференции
студентов и молодых ученых
«Наука и образование - 2015»

PROCEEDINGS
of the X International Scientific Conference
for students and young scholars
«Science and education - 2015»

УДК 001:37.0
ББК72+74.04
Ғ 96

Ғ96

«Ғылым және білім – 2015» атты студенттер мен жас ғалымдардың X Халық. ғыл. конф. = X Межд. науч. конф. студентов и молодых ученых «Наука и образование - 2015» = The X International Scientific Conference for students and young scholars «Science and education - 2015». – Астана: <http://www.eni.kz/ru/nauka/nauka-i-obrazovanie-2015/>, 2015. – 7419 стр. қазақша, орысша, ағылшынша.

ISBN 978-9965-31-695-1

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 001:37.0
ББК 72+74.04

ISBN 978-9965-31-695-1

©Л.Н. Гумилев атындағы Еуразия
ұлттық университеті, 2015

көрсетілген мақсаттар үшін жер пайдалану құқығымен беру мерзімі кемінде бес жылды құрайды;

3) шетелдіктерге, азаматтығы жоқ адамдарға, шетелдік заңды тұлғаларға, сондай-ақ жарғылық капиталындағы шетелдіктердің, азаматтығы жоқ адамдардың, шетелдік заңды тұлғалардың үлесі елу пайыздан асатын заңды тұлғаларға жиырма бес жылға дейінгі мерзіммен жалдау шарттарымен уақытша жер пайдалануға беріледі.

Азаматтар мен заңды тұлғаларға жер пайдалануға немесе меншікке берілетін ауыл шаруашылығы алқаптарының сапасын мемлекеттік бақылау мақсатында бюджет қаражаты есебінен топырақты зерттеу, топырақ-мелиорациялық, геоботаникалық зерттеулер мен топырақты бағалау материалдары деректерінің негізінде ауыл шаруашылығы мақсатындағы жер учаскелерінің паспорты жасалады. Ауыл шаруашылығы мақсатындағы жер учаскелері паспортының нысанын орталық уәкілетті орган бекітеді. Жер учаскесінің паспортын жасау жөніндегі жұмыстарды ұйымдастыруды және оны беруді жер учаскесі орналасқан жердегі облыстардың, республикалық маңызы бар қаланың, астананың, аудандардың, облыстық маңызы бар қалалардың уәкілетті органдары жүзеге асырады [5].

Жалпы, ауыл шаруашылық жерлер - ерекше қорғалуға жататын, Қазақстанның басқа жер санаттарына қарағанда ең шұрайлы, құнарлы жерлер. Сондықтан, бұл жерлерге байланысты қандай да болмасын шешім жүктелген жауаптың ауырлығы ескеріліп, күрделі ой елегінен өтіп барып қабылдануы тиіс.

Қазақстан Республикасының жалпы жер қоры 272,5 миллион гектарды құраса, оның 90,9 миллион гектары - ауыл шаруашылық мақсатындағы жерлер. Бұл жерлердің 59,2 миллион гектары жайылымдыққа, 20,3 миллион гектары егістікке арналған. Айтып отырған жерлер - қазақ халқының ең қымбат қазынасы, ата-бабаларымыздың қалдырған мұрасы. Халық тағдыры әрқашан жермен байланысты болғандықтан шығар, мұндай жерлерді жеке меншікке беруді жұртшылық ата-бабадан қалған тарихи ескерткіштерді бергенмен тең көреді.

«Иелі жер – киелі» деген сөз бар. Ендігі мәселе мекен етіп отырған жерімізді тазалығы одан дұрыс өнім алу өзімізге байланысты екені даусыз. Қай жеріміз егіншілікке жарамды, қай жеріміз мал шаруашылығына қажет, шаруашылыққа пайдаланбай, табиғи күйінде сақталатын жеріміз қайсы, осыны білу, оны адам баласының игілігі үшін дұрыс пайдалана білу, оны ұрпағымызға дұрыс жеткізу де біздің парызымыз. Ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлерді ұтымды пайдаланудың экономикалық тетіктерін жетілдіру. Сонда бұл игілікті істі неден бастау керек деген заңды сұрақ туады. Біздің ойымызша, ең алдымен республикамыздың экологиясы бұзылған жерлерді қалпына келтіру, құрғақ, шөлді жерді суару, сортаң жерлерді мелиорациялау тағы басқа шаралардан бастау керек.

Пайдаланылған әдебиеттер тізімі:

1. ҚР Конституциясы, 30 тамыз 1995 ж.
 2. ҚР Жер Кодексі, 20 маусым 2003 ж.
 3. ҚР Үкіметінің 2005 жылғы 5 қаңтардағы «Ауыл шаруашылығы мақсатындағы жерлерді ұтымды пайдалану жөніндегі 2005-2008 жж. Арналған бағдарламасы».
 4. Хаджиев А.Х. «Земельное право РК». Общая часть: Учебное пособие.
 5. Еркінбаева Л.Қ. Айғаринова Г.Т. «Қазақстан Республикасының Жер құқығы».
- Оқу құралы.

ӘОЖ 349.6

ШЕТ ЕЛДЕРІНДЕГІ АТМОСФЕРАНЫ ЛАСТАУМЕН КҮРЕСУДІҢ БАҒДАРЛАМАЛАРЫ ЖӘНЕ ОЗЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

Оразалиев Кайырбек Уткирулы
Kair1259batyl@yandex.ru

Л.Н. Гумилев атындағы ЕҰУ Заң факультеті экологиялық және кәсіпкерлік құқық кафедрасының аға оқытушысы, құқықтану магистрі, Астана, Қазақстан

Тұрсынбеков Қайрат Керімбекұлы

c.a.e.r.a.t@mail.ru

Л.Н.Гумилев атындағы ЕҰУ Заң факультеті ҚҚ-43 тобының
4-курс студенті, Астана, Қазақстан

Қазіргі заманның обасы болып танылған ауаның ластануынан әлемнің ірі мегаполистерінің бірі де құтыла алмауда. Бірақ қол қусырып, қарап отырған мемлекеттер де жоқ. Ұлттық заңнамаларының, халықаралық деңгейлерде бұл проблема бүгінгі күнде сағат санап, қарқынды өсіп келе жатқан тұсында әртүрлі бағдарламаларды, экологиялық саясатты тиімді жүзеге асырудың құқықтық тетіктерін белгілеу аспектісінде зор маңызға ие.

Ғалымдармен жүргізілген зерттеулер нәтижелері ауаның шектен тыс ластануы адамның денсаулығына өте жағымсыз әсер ететінін қайталай отырып, оның қауіптілігіне шынайы қарау әрқайсымыздың қолайлы қоршаған ортаға деген Конституциялық құқығымыздан туындайтынын және қоршаған ортаны қорғау Конституциялық міндеттен құрылатынын естен шығармауымыз керек[1].

Мемлекеттер атмосфералық ауаны жүргізіп отырған саясатының шеңберінде түрлі амал-тәсілдер мен зиянды қызмет түрлерінен қорғауды жүзеге асырады: мысалы, автокөліктердің парковкасына тыйым салу, жаяу жүргіншілер күнін енгізу, атмосфераға шығарындылардың тазалау жүйесін электростанцияларда жаппай міндетті ресми бағдарламаларды оңтайлы қолдану. АҚШ-тың автокөлік иелері қорғасын қосындылары бар бензиннен бас тартты, ал атмосфералық ауаны ластаушы зат деп танылған оны көптеген жаңар-жағармай станциялары сатпайды. Құрама штаттарда бензин құрамына қорғасын қосылмайды, сол себепті балалардың қанындағы оның орташа шоғырлануы екі есеге төмендеді. Қытай, Швеция, Швейцария және өзге де елдердің үкіметтеріне кеңес беруші Майкл Уолш атмосферадағы қорғасынның шоғырлануының азаюы «Қоршаған ортаны қорғаудағы ұлы жетістіктердің бірі» деп есептейді. Құрамында қорғасыны бар бензинді сатуға рұқсат бермеу жаңа моторлы «Экологиялық таза» жаңармай түрлерін нарыққа шығаруға үлкен мүмкіндіктер берді. Олардың химиялық құрамы өзгеріске ұшырады, енді онда 90 пайызға дейін бензол және өзге де ұлы қоспалар жоқ. Бензиннің жаңа әрі таза түрлерін міндетті сату туралы ереже күшіне енгеннен кейін американдық көптеген қалалардағы ауаның ластану деңгейі 15 пайызға дейін төмендеген. Бірақ атмосфералық ауаның ластануымен күрес шаралары басқа жаңармай түрлеріне ауысу бағдарламаларымен шектелген емес.

Жапониядағы барлық электростанциялар қоршаған ортаны ластаудың деңгейін төмендететін технологиялармен, фильтр (сүзгі) сияқты, түтін шығатын трубаларда бекітілетін, қондырғылармен жабдықталған, олар атмосфераға өндірістік шығарындылардың күкірттік қосындыларын 95 пайызға дейін жоюға мүмкіндік береді. 1974-1983 жылдарындағы экономиканың қарқынды түрде дамуына қарамастан, көмір мен мұнайды жағу кезінде пайда болатын күкірттік қышқылдардың шамамен 40 пайызын қысқартуға септігін тигізді.

Франция мемлекеті атом энергиясына өндірістік өнеркәсібін алмастырғаннан кейін, атмосфера ауаға күкірттік қышқылдардың шекті рұқсат етілген шоғырын ел бойынша шамамен 75 пайызға төменделді.

Барлық мемлекеттер бірден ядролық жанар – жағармай түріне өтуге дайын емес; Олардың көбісі атмосфераға зиянды шығарындыларды төмендетуге мұрша беретін қондырғыларды міндетті түрде орнатуды қажет деп есептемейді. Әрине бұл жерде бір мемлекетке жарамды тиімді іс шаралар екіншілеріне келіңкіремейді. Дегенмен де күннен күнге атмосфера ауаның ластануы проблемасын шешетін кең мүмкіндіктер пайда болуда.

Жоғарыда аталған мемлекеттер атмосфераны ластаумен күрес шараларын көлік және өнеркәсіптің салаларына тікелей бағыттап жүргізіп отырғанын аңғарсақ, шындығында

көліктер мен жылу электрстанцияларының үлесіне атмосфераға шығарылатын азот қышқылдарының тең жартысы, күкірттік қышқылдардың 2/3 және өзге ластаушы заттардың жалпы 1/3 – 1/2 үлестік шығарылуымен байланысты. Негізінен атмосфераны ластаумен күрестің міндетті бағдарламаларын жетілдіруге кейбір мемлекеттер күш жұмсаса, кейбіреулері атмосфераны ластауды алдын алу шаралары ретінде арзан және көп мөлшерде көмірді пайдаланудың орнына тұрғын үйлерде жылытудың орталықтандырылған жүйесі қызметін құрып оны жетілдіру қажет деп санайды[2].

Қазіргі таңда дүниежүзі бойынша 500 миллионнан астам автомашиналар және өзге де жеке, сондай қоғамдық көлік түрлері жүрсе, соңғы болжаулар нәтижесі олардың саны 40 жылдан кейін шамамен миллиардқа жететінін көрсетіп отыр. Мысалы, 1950 жылмен салыстырғанда қазіргі көрсеткіш 10 есеге өсіп кеткеніне айқын көз жеткіземіз. Автокөліктердің тым қарқынды өсуі дамушы елдердің еншісіне тиесілі болады, оларға деген сұраныс 200 пайызға артып, онсыз да қалыптасқан шиеленіскен экологиялық проблемаларды, оның ішінде атмосфералық ауаның ластануын өршілендіріп ушықтырып жіберері даусыз екендігін өз басым мойындаймын.

Ресей Федерациясының астанасы – Мәскеуде атмосфера ауаның тазалығы мен күрес жүргізу мақсатында «Балама жанар майлардың түрлерін пайдаланудың қалалық мақсатты бағдарламасы туралы» қаулысы үкіметпен бекітілген. Бұл құжатқа сәйкес жанармайдың орнына диметилдік эфирді міндетті түрді пайдалану көзделіп отыр.

Баламалы жанармай экологиялық таза жаңа химиялық құрамды болып табылады. Оларды пайдаланғанда атмосфераға шығарылатын органикалық қосындылар, бензол, сондай-ақ, улы өзге де компоненттер мөлшері азаяды. Күрес шаралары ретінде жанармай құрамына спирт қосу, күкірттік қоспалардың азайту, мұнай негізінде емес жана жағармай ойлап шығару, метанол, этанол, табиғи газ, сутегі және электрлық батареялар қолдану секілді шараларды кеңінен пайдаланылу тәжірибесі шет елдерде жүзеге асырылады. Себебі олар ластаушы көздерден шығатын зиянды газдардың мөлшерін азайтуға қол жеткізуге көмектеседі[3].

1980 жылдан бастап АҚШ және Жапонияда көліктердің барлық түріне олардың шығарымдыларына міндетті мемлекеттік бақылауды енгізді. Американдық бақылау түрі Батыс Еуропада жылдам таратылды себебі Германия, Швейцария және Австрия және Швеция қоршаған ортаға келтірілген зиян, әсіресе атмосфералық ауаға өте тез уақытта ірі масштабты ластануы әбден мазасыздандырды.

Атмосфералық ауаны ластану салдарын көріп білген мемлекеттер ендігі кезекте көліктердің санын азайтуды ма, әлде бейтараптандырушы катализаторды жаппай пайдалануды заң нормасы арқылы міндеттеу тиімді әрі қолайлы бола ма деген проблема алдында тұрды. Соңғысы дұрыс деп тауып, Мексика, Бразилия, Тайвань, Оңтүстік Корея, Жапония және тағы басқа мемлекеттер көліктердің жанармайларының өндірілуіне тікелей әсер ететін катализаторларды және оларға қойылатын талаптарға күшейту бағытында үздіксіз жұмыс жүргізіп отыр. Бұның дәлелі ретінде АҚШ-тың Калифорния штатындағы қатаң стандарттарды 1970 жылдан енгізу көріністері айқын бола алады. Калифорния стандарттары автомобиль өндірісінде бірқатар жаналықтарға серпін берді. Олардың қатарына электромобиль, шығарындысы жоққа теңестірілген деңгейлі көлік құралдары (Транспортные средства с нулевым уровнем выброса), жеңіл де қуатты акумулятор батареяларын жасап шығару жатады.

Қазіргі таңда табиғи газдағы таза двигательдерді жасау жолға қойылған. Машиналардың табиғи газбен жұмыс жасауы ауаны ластайтын заттардың мөлшерін төмендеткен жоқ. Италиядағы, Жаңа Зеландиядағы, Кеңес Үкіметі мемлекеттеріндегі ескі моделдегі көлік түрлерінің табиғи газбен жабдықталуы мүлдем жоқ немесе өте аз көлемде қалдықтар шығаратын көлік құралдары ойлап табылған соң, аталған құралдарды табиғи газ бен жұмыс істеу зор жетістіктерге жетті. Аталған көлік құралдары стандартқа ғана сай емес, сонымен қатар зиянды заттардың атмосфераға шығарылуын 96 пайызға төмендетті, бұл үрдісті АҚШ тың 11 штаты енгізді. Электромобильдердің пайдасы қоршаған ортаны

ластаудың алдын алу; ауа райының күрт жылынуының алдын алу проблемалары шешуде зор маңызға ие болады.

Бірқатар мемлекеттердің аталған көлік құралдарын өндіруге, жаппай пайдалануға шығаруға мүмкіншіліктері болғанымен, атмосфералық ауаны ластаудың мөлшерін қысқа мерзімде азайту шаралары оңды нәтижелер бермей отыр. Көптеген ірі мегаполистер «Көлік құралдарының қоршаған ортаны ластаумен күрес жүргізу жөніндегі бағдарламалары» атты іс шаралар кешенін енгізген.

Осы айтылған бағдарламаларға нақтырақ тоқталсақ:

1) Қала көшелеріне кіруге шектеулер 1977 жылы Буэнос-Айрэсте жұмыс күндері автокөліктерге сағат 10.00 кешкі 19.00 сағатқа дейін қала орталығына өтуге шектеулер енгізілді. Қоғамдық көліктерге, сондай – ақ таксилерге тек бірнеше көше бойынша жүруге рұқсат етілген. Бұл тиымдар жол қозғалысының интенсивтілігін төмендетуге, сол арқылы атмосфералық ауаны ластауды болдырмауға бағытталады. Жоғарыда айтылған шектеулерді жүзеге асыруды қамтамасыз ету үшін бастапқы кезеңінде полицейлік кардондарды қойды. Қазір жол белгілері орнатылған жерлерге кіруге тиым салу туралы белгілер жеткілікті болып тұр. Кіруге толық немесе ішінара тиым салу шарасы Италияның көптеген қалаларында: Римде, Флоренцияда, Неапольде, Болоньяда, Генуяда құқықтық тәртіп ретінде орнатылған. Таңғы 7.30-дан 19.30-ға дейін Рим мен Флоренцияның орталықтарына кіруге тек қоғамдық көліктерге, таксилерге, тауар мен қызмет көрсетулер тасымалдау үшін пайдаланылатын көлік құралдарына рұқсат берілген.

Ұқсас тиым салулар Афины, Амстердам, Осло, Барселона, Будапешт, Мехико, Мюнхен сияқты мегаполистерде “күшіне” енген. Келер онжылдықта Францияның Бордо қаласының билік басындағылары қаланың көшелерінің жартысынан автокөліктерді алып тастағысы келеді, ол көшелерді жаяу жүргіншілерге және велосипед айдаушыларға пайдалануға беріледі.

2) Парковкаға тыйым салу тоқтаусыз өтіп жатқан көліктердің санына еш әсер етпейді, белгілі бір ауданда бекетке қойылған көліктердің санын жайғастыруға тыйым салу немесе шектеу. Қаладағы көліктің саны артықшылығы проблемасын шешуге болады, егерде олардың қалаға кіруіне рұқсат бермесе. Еуропада танымал шаралар - салауатты өмір салтын кешуге ынталандыру, туризмді қолдау, жаяу жүрушілерге арналған зоналарды ұйымдастыру.

3) Көлік «секторлары». 1970 жылы Швецияның Гетеборг қаласында, қала орталығы, торт секілді, конусқа ұқсас бес секторға бөлінді. Қоғамдық көліктің дамуына және жол қозғалысын «желдетуді» шектеу. Медициналық жедел жәрдем машиналары, қоғамдық көліктер, велосипедтер, мопеттер бір сектордан екінші секторға емін-еркін қатынай алады, бірақ автокөліктердің бұлай жүруіне тиым салынған. Гетеборг орталығында автокөліктердің азаюы қалалық көліктердің қызметін жетілдіруге бағытталды және көлік апаттарынан кісі өлімі жағдайлары едәуір азайды. Германияның Бремін қаласында пайда болған көлік секторларының әдісі Голандияның Гронинген және Францияның Безансон қалаларында кеңінен өріс алған атмосфералық ауаның ластануымен күресуінің тиімді шарасы болып табылады.

4) Жаяу жүргіншілер күні. 1991 жылдың соңында Рим, Милан, Неаполь, Турин және өзге Италияндық қалаларда атмосфералық ауаны ластауға соғыс жарияланды және жолдарда көлік санын азайту басталды. Бұл жоспарға сәйкес жүргізушілер машинаның соңғы номерінің санына байланысты бір күні тақ санға аяқталатын, келесі күні жұп санға аяқталатын көлікті жүргізуге тыйым салынды.

Көптеген жүргізушілер олардың автокөлік жүргізу құқығы шектелді деп ерегісіп, жұп - тақ сандар ережесін елемеді. Бір күні полиция афицерлері 12983 айыппұл түбіртегін тиісті күнде емес автокөлігін айдап шыққан жүргізушілерге немесе номер белгісін қолдан түзеткені үшін айып тақты. Алайда Италияның қоршаған ортаны қорғау министрі күн ара көлік жүргізуге тыйым салу қатаң мәжбүрлеудің көмегімен, атмосфераны ластаудың 20-30 пайызға төмендетеді деп санайды. Лос-Анжелеспен Калифорния қалаларының басшылары Италиандықтарға ұқсас жоспарды әзірледі. Таза ауа туралы заңға қосымша мақсатты

атқаруы тиіс бұл жоспардың мәні Заңын стандарттарын орындау болып табылады. Атмосферадағы озон мен көмірқышқыл газының деңгейін төмендету ретінде “жаяу жүргінші” күндерін енгізді. Нөмірлік белгісінің соңғысанына сәйкес әрбір көлік жүргізуші өз машинасын аптасына бір күн үйінде гаражда қалдыру қажет.

5) Велосипед көлік құралы. Бұрыннан кең таралған көлік түрі – Велосипед қазір қайта құрылу кезеңін бастан кешіріп отыр. Үкіметтер велосипедтерді пайдаланудың арнайы көтермелеу бағдарламаларын дамыту жолдарын іздеу үстінде. Әлемдегі велосипед саны жеңіл автокөліктердің санынан шамамен екі есеге көп, дегенмен велосипедті көлік құралын дамыту мақсатында Голландия, Дания, Бельгия, Германия мемлекеттері автомагистралдан бөлек велосипедке арналған жолдарды кеңінен пайдалануға беруде. Арнайы велобекеттердің болуы, кепілге қою арқылы велосипеттерді жалға беру, велосипедттік арнайы гараждардың болуы осы құралды пайдалануға септігін тигізеді. Осы сияқты бағдарламалар адамдарға қайсы бір көлік түрін тандауда үлкен әсер етеді. Мысалға, Германияның Эрланген қаласында 160 км велосипедтік жолдар салынғаннан кейін, ондағы велосипедтік қозғалыстың жылдамдығы екі есеге өсті. Қытай елі велосипедтің пайдалануы бойынша әлемдегі бірінші орынды иеленеді. Қытайдың көптеген қаларында 5-6 жолақтық велосипедтік жолдар бар. Тяньцзин қаласының көлік қызметінің статистері бір сағат ішінде көше қиылысының біреуінен 50 мың велосипед өткенін тіркеген.

6) Жылжымалы кесте. 1984 жылы Лос-Анджелестегі жазғы Олимпиадалық ойындар кезінде ауаның ластану деңгейін ең төменгі мөлшерге жеткізетін жылжымалы кесте бойынша жұмыс істеу енгізілді. Жол қозғалысындағы кептелісті азайту жолымен көптеген қалалар жұмыс күні немесе оқу күні бір екі сағат ерте немесе кеш бітіру арқылы, атмосфераны ластауды тоқтатуға талпыныстарды жасауда. Мысалға, Лос-Анджелестің қоғамдық жұмыстар округтік департаментінің орталық канторасында дүйсенбіден бейсенбі күндері аралығында 10 сағаттан жұмыс істейді. Бұл бір жағынан ынталандырушы сипатқа ие болса, екінші жағынан атмосфераны ластаудың алдын алуды жел қозғалысының интенсивтілігін азайту амалы ретінде қарастырылады, үшіншіден эксплуатациялық шығындарды 1.7 миллион долларға үнемдеуге мүмкіндік береді.

7) Телекоммуникациялық жүйелерді және компьютерлерді пайдалану. Атмосфералық ластауды азайту тәсілінің бірі - қызметкерлердің өз үйлерінде компьютер және телекоммуникациялық жүйелерді пайдалану. Бұл бағдарлама қызметкерлердің уақыты және қаражатын үнемдеуге бағытталады, ал компаниялардың өз шығындарын азайтуға, яғни қысқартуға шынайы мүмкіншіліктері туындайды. Осы жоспар бойынша Лос – Анжелестік басшылар 3 миллионға жуық қызметтік жол жүрістерінен айырылуды көздеп отыр, яғни үйінде отырып жұмыс атқарған қызметші көлігіне отырып, аса қажеттілік жағдайларын қоспағанда, ешқайда қатынамайды.

8) Техникалық қарау мен техникалық қызмет көрсету. Шығарындыларға қатаң стандарттар бекітуге маңызды қосымша ретінде олардың орындалуына, көлік құралдарын техникалық қарауына және техникалық қызмет көрсетудің қатал ережелерін енгізу болып табылады. Нашар сервистік қызмет көрсету және осы мәселені шешуде жауапкершіліксіздікке жол берілетіндігі - шығарындыларды тиімсіз бақылаудың салдары. Осы бағдарламалар ескі автокөліктерді қаржылық ынталандыру немесе айыппұлдық тұрғыдан жою сияқты амал – тәсілдер мен атмосфераны ластаушы заттардың азаюына елеулі септігін тигізеді[4].

9) Жаңа технологиялар. 1980 жылы Германияда электростанциялар шығаратын қалдықтарды 90 пайызға қысқарту туралы қаулы қабылдады. Аталған бағдарламаға 21 миллиард марка жаратылды, оны орындау барысында Германия ауаны ластаумен күрес саласындағы лидер ретінде көрсетті. Газ тазалаушы каталитикалық бейтараптау жүйесі электростанциялары шығаратын азот қышқылы қалдықтарын 90 пайыздан жоғары бейтараптандыратын құрылғылар орнатылды. Германия бастаған электростанциялар жаңа технологиялар енгізу кеңінен таралды. Мысалы: сутегіні қолдану нәтижесінде ластаушы заттардың шығарылуы мөлшерін көпке дейін төмендетуге қол жеткізілді. Жаңа

стационарлық техникалық әдістерге: аралас циклдік турбиналар, ұшақ типтес турбиналар, жану элементтері химиялық элементтерді пайдалануды шектеу (формацевтика саласында).

10) Сұранысты реттеу мен бақылау. АҚШ-тың қоршаған ортаны қорғау Агенттігі американдық коммуналдық қызметтер қоршаған ортаны ластауды қысқарту туралы бағдарламаларды әрқашанда қолдауға даяр екендігін растап отыр, электро энергияны үнемдеу, тұтыну қалдықтарын, отбасы мүшелерінің санына қарай тұрмыстық қалдықтарды бекітілген нормада шығару, өндіріс пен тұтыну қалдықтарының қоршаған ортаға, олармен айналыс кезінде адам денсаулығы мен өміріне сондай-ақ шикізаттың қосымша көзі ретінде оларды шаруашылық айналысына барынша тартуға қалдықтардың теріс әсер етуінің алдын алуға бағытталып отыр.

11) Қаланы дұрыс жоспарлау және оны көгалдандыру шаралары зор маңызға ие. Жасыл желектер, ағаштар мен бұталар ауадағы зиянды газдарды сіңіреді. Бразилияның Куритиба қаласы өзін «Экология астанасы» деп жарнамалайды, Оңтүстік Америкадағы озық технологияның көрсеткіші – автобус жүйесін алғашқы пайдаланған әйгілі қала. Куритибада автобус әрі тез әрі жылдам жүреді, арзан және машиналардан ыңғайлы, оның салоны кең әйнек терезелермен, жайлы отыратын орындар, бір сөзбен айтқанда қазіргі заманғы дизайнмен әрленген. 1970 жылдан қала әкімінің (мэр Джеймс Лернар басшылығымен озық технологиялық автобус жүйесі құрылған еді. Автобустар 270 адамды сыйғыза алатын және 12 км. жолды 20 минутта аяқтай алады. Сондай – ақ осы жоспар бойынша, көп қабатты үйлер мен ғимараттардың 1-ші қабатынан дүкендер мен тамақтанатын асханаларды салуды ұйғарды; көгалдандыру шараларына келгенде, көптеп емендерді, ақ қайыңдарды, теректерді және өзге де ағаш түрлерін отырғызуды міндеттеді, яғни саябақтар мен демалатын алаңдар саны көбейді.

Қората келе, шет елдеріндегі атмосфераны ластаумен күресудің бағдарламалары және озық тәжірибесі астарында әр мемлекеттің жан – жақты ойластырылған, экономикалық негізделген саясаты ұштасқанын байқаймыз, қоршаған ортаны қорғау проблемалары экожүйенің тұтастығын сақтауға бағытталған шаралар кешенін әзірлеу, оны жүзеге асыру тиімділігімен тікелей байланысты екендігі расталды.

Республикамыздың өркениетті және экономикасы дамыған елдер қатарына қосылуы оның табиғи байлықтарын игерумен, үнемді пайдаланумен және құқықтық тетіктерді оңтайлы қолданумен шарттасып отыр[5].

Еліміздің ірі қалалары өз деңгейлерінде атмосфераны қорғау жөнінде бағдарламалар бекітіп, оны орындау талпыныстары қарқынды деп айту қатты айтқандық болар, әлде де болса олардың орындалуына бақылау жасау, есеп жүргізу, ынталандыру және қаржылай көтермелеу мемлекет тарапынан, республикалық бюджеттен бөлінетін қаражат нысанында болуы, біздіңше, игі бастамалардың бірі болмақ.

Қолданылған әдебиеттер тізімі

1. Правовые реформы в Казахстане №2 (24),2004.
2. Р. Дубаев: «Экологическая информация – реальность и проблемы 45-47.
3. Экологическая политика РК; Асель Кусупбекова 53-55.
4. Г. Кыдырханова «Государственно – правовая идеология и экология» 2004. - № 1, ПГУ им. С. Торайгырова.
5. Правовая реформа в Казахстане № 1 (23) 2004.

ӘОЖ 349.6

АТМОСФЕРАЛЫҚ АУАНЫ ҚОРҒАУ АЯСЫНДАҒЫ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ЫНТЫМАҚТАСТЫҚ ЖӘНЕ ОНЫ НЫҒАЙТУ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Оразалиев Кайырбек Уткирулы
Kair1259batyl@yandex.ru