

**Кайрат БАКИШЕВ**, д.ю.н., профессор, Карагандинский университет Казпотребсоюза, 100009, Республика Казахстан, г.Караганда, ул. Академическая, 9 bakishev@yahoo.com.

**Александр ЧУЧАЕВ**, доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права, Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина, 125993, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, дом 9, mokshal@rambler.ru

## О РЕЗУЛЬТАТАХ НАУЧНОГО ИССЛЕДОВАНИЯ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТА

В статье автор подводит итоги трехлетнего (2018-2020) научного исследования на тему: «Организационные и прикладные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан», проведенного по заказу Комитета науки МОН РК. Подчеркивается актуальность, теоретическая и практическая значимость исследования, указываются цель и способы, которые были использованы для его достижения, а также результаты, которые легли в основу разработанной Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Казахстане на ближайшее десятилетие. В статье отмечается, что причинами дорожных аварий с жертвами являются, прежде всего, социально-экономические, организационные, правовые, технические, нравственные и другие факторы, определяемые интенсификацией научно-технического прогресса. Поэтому профилактика ДТП и автотранспортных правонарушений должна на основе долгосрочных комплексных программ, осуществляемых на региональном и республиканских уровнях.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, ДТП, травматизм, участники дорожного движения, профилактика ДТП.

**Қайрат БӘКІШЕВ**, з.ғ.д., профессор, Қазтұтынуодағы Қарағанды университеті, 100009, Қазақстан Республикасы, Қарағанды қаласы, Академическая көш., 9 bakishev@yahoo.com.

**Александр ЧУЧАЕВ**, заң ғылымдарының докторы, құқық кафедрасының профессоры, О.Е. Кутафина атындағы Мәскеу мемлекеттік заң университеті, 125993, Мәскеу, Садовая-Кудринская көш., 9, mokshal@rambler.ru

## САЛАСЫНДАҒЫ ҒЫЛЫМИ ЗЕРТТЕУ НӘТИЖЕЛЕРІ ТУРАЛЫ АВТОКӨЛІК ҚОЗҒАЛЫСЫНЫҢ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ

Мақалада автор ҚР БҒМ Ғылым комитетінің тапсырысы бойынша жүргізілген "Қазақстан Республикасында жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің ұйымдастырушылық және қолданбалы мәселелері" тақырыбындағы үш жылдық (2018-2020) ғылыми зерттеудің қорытындысын шығарады. Зерттеудің өзектілігі, теориялық және практикалық маңыздылығы атап көрсетіледі, оған қол жеткізу үшін пайдаланылған мақсат пен тәсілдер, сондай-ақ таяудағы онжылдықта Қазақстанда жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз етудің әзірленген тұжырымдамасының негізіне алынған нәтижелер көрсетіледі. Мақалада құрбандармен жол апаттарының себептері, ең алдымен, ғылыми-техникалық прогресті қарқындатумен анықталатын әлеуметтік-экономикалық, ұйымдастырушылық, құқықтық, техникалық, адамгершілік және басқа факторлар болып табылады. Сондықтан жол-көлік оқиғалары мен автокөлік құқық бұзушылықтарының алдын алу өңірлік және республикалық деңгейлерде жүзеге асырылатын ұзақ мерзімді кешенді бағдарламалар негізінде жүзеге асырылуы тиіс.

**Түйінді сөздер:** жол қозғалысы қауіпсіздігі, жол-көлік оқиғалары, жарақаттану, жол қозғалысына қатысушылар, жол-көлік оқиғаларыды алдын алу.

**Kairat BAKISHEV**, Doctor of Law, Professor, Karaganda University of Kazpotrebsoyuz, 100009, Republic of Kazakhstan, Karaganda, Akademicheskaya str. 9, bakishev@yahoo.com

**Alexander CHUCHAEV**, Doctor of Law, Professor of the Department of Criminal Law, Kutafin Moscow State Law University, 125993, Moscow, Sadovaya-Kudrinskaya st., 9, mokshal@rambler.ru

## ABOUT THE RESULTS OF SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD OF ENSURING THE SAFETY OF MOTOR TRANSPORT

In the article, the author summarizes the results of a three-year (2018-2020) scientific study on the topic: "Organizational and applied problems of road safety in the Republic of Kazakhstan", conducted by order of the Committee of Science of the Ministry of Education and Science of the Republic of Kazakhstan. The relevance, theoretical and practical significance of the research is emphasized, the purpose and methods that were used to achieve it are indicated, as well as the results that formed the basis of the developed Concept of Road Safety in Kazakhstan for the next decade. The article points out that the causes of road accidents with victims are, first of all, socio-economic, organizational, legal, technical, moral and other factors determined by the intensification of scientific and technological progress. Therefore, the prevention of road accidents and motor vehicle offences should be based on long-term comprehensive programs implemented at the regional and national levels.

**Keywords:** road safety, road accidents, injuries, road users, road accident prevention.

В декабре 2020 году группа ученых-сотрудников НИИ Карагандинского экономического университета Казпотребсоюза в составе д.ю.н., проф. Нургалиева Б.М., д.ю.н., проф. Ханова Т.А., к. т. н. Баширова А.В., под руководством д.ю.н., проф. Бакишева К.А. успешно завершила трехлетнее (2018-2020) научное исследование на тему: «Организационные и прикладные проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан», которое проводила по заказу Комитета науки МОН РК. Интерес ученых к обозначенной теме далеко не случаен. Обеспечение безопасности дорожного движения в первую половину XXI века остается проблемой мирового масштаба. По данным Всемирной организации здравоохранения, в мире ежегодно регистрируется около 60 млн. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибает более 1,25 млн. человек, 20-50 млн. получают тяжелые увечья. Число погибших равнозначно уничтожению всех жителей среднего города, а число лиц, получивших серьезные ранения, могло составить население крупного города. В настоящее время автокатастрофа прочно занимает первое место в числе десяти основных причин смерти людей в возрасте 15-29 лет. Как отмечают эксперты Всемирного банка, глобальные экономические потери от ДТП составляют более 500 млрд. долларов в год, что оказывает негативное влияние на устойчивое развитие государств.

В Казахстане, несмотря на предпринимаемые превентивные усилия, в ДТП ежегодно гибнет 2 тыс. человек и 20 тыс. получает ранения, 15 % из них – дети. Только в 2020 году было зарегистрировано 13 515 ДТП, в которых погибли и получили ранения 19 841 человек, в том числе 3 140 детей. По оценкам экспертов, экономические потери республики от ДТП эквивалентны 200 млрд. тенге в год, что составляет до 2 % ВВП. За последние десять лет государство для снижения смертности и травматизма на дорогах привело национальное законодательство в соответствие с передовыми мировыми практиками по пяти основным факторам риска (нарушение скоростного режима, употребление алкоголя или наркотических средств за рулем, отсутствие защитных шлемов и детских удерживающих устройств, неиспользование ремней безопасности). В стране были приняты Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года, значительно усилена ответственность водителей и других участников дорожного движения за управление транспортным средством в состоянии опьянения. В 2020 году завершился Межведомственный Национальный план мероприятий по реализации Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждения травматизма на 2011-2020 годы, целью которого является снижение смертности в ДТП до 12 человек на 100 000 населения к 2020 году.

Поставленной цели предполагалось добиться путем совершенствования нормативно-правового обеспечения безопасности дорожного движения, дорого и дорожной инфраструктуры; развития профилактики ДТП и пропаганды безопасности дорожного движения; повышения качества и оперативности медицинской помощи пострадавшим и ряда других комплексных мер. В стране активно внедряется Vision Zero — шведская программа по повышению безопасности дорожного движения и снижению смертности в ДТП, основной подход которой к проблеме – снять с водителей основную вину за смертельные происшествия на дорогах: в решении проблемы должны участвовать и те, кто строит и обслуживает дороги, производит автомобили. В результате в республике сократились транспортный риск (количество погибших на 10 тыс. транспортных средств) до 5,7 единиц, социальный риск (количество погибших на 100 тыс. жителей) до 14,9 единиц, тяжесть последствий ДТП (количество погибших в расчете на 100 пострадавших) до 9,1 единиц.

Но, несмотря на положительную динамику, ситуация на дорогах остается сложной. Исследование показало, что показатели травматизма и смертности людей в автомобильных авариях нестабильны, имеют негативную тенденцию к скачкообразному росту. Об этом свидетельствуют тесные корреляционные зависимости между данными о количестве ДТП, автотранспортных

преступлений и погибших в расчете на 10 000 единиц транспортных средств. На этом основании ученые пришли к выводу, что регистрируемое количество ДТП, повлекших гибель и травмы людей, в случае непринятия комплексных профилактических мер будет неуклонно возрастать. По своим показателям Казахстан близок к странам, входящим в «Risky States - 10» (десять стран, на которые приходится более половины от общего числа смертей на дорогах мира: Китай, Индия, Бразилия, Египет, Кения, Мексика, Турция, Кампучия и Вьетнам), в которых этот показатель равен 6 единицам. Между тем, страны Западной Европы, Япония, Канада, Австралия задают рубеж «лучших современных практик». Например, показатель социальных рисков в 2016 году Англии был равен 2,9 единицам, в Дании – 3,2, в Германии – 4,2, в Японии – 3,8. Многие страны Европы сумели снизить транспортные риски до рубежа, который считался целевым в рамках научных представлений середины XX века – менее 3 погибших на 10 тыс. автомобилей.

В этой связи перед авторским коллективом стояла цель – определить основные дальнейшие направления государственной политики в сфере обеспечения безопасности автотранспортной системы, разработать организационные и прикладные меры обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан для повышения уровня защиты граждан, участвующих в дорожном движении, от ДТП и их последствий на республиканском и региональном уровнях. Ученые проанализировали статистические данные о ДТП и автотранспортных уголовных правонарушениях, национальное законодательство, нормативные постановления Верховного суда, следственную и судебную практику, передовой опыт стран ближнего и дальнего зарубежья в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме того, они провели социологический опрос школьников и студентов вузов гг. Караганды, Алматы, Костаная, Казани и 140 осужденных, отбывающих наказание в колониях-поселениях за автотранспортное преступление.

Итогом трехлетнего научного исследования стали результаты, которые легли в основу разработанной Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Казахстане на ближайшее десятилетие. В частности, установлено, что отсутствие положительной динамики аварийности автотранспорта в немалой степени обусловлено отсутствием адекватных и полных представлений о реальных причинах и условиях ДТП и автотранспортных правонарушений. Так, в некоторых официальных источниках утверждается, что увеличение числа автомобилей неизбежно влечет рост ДТП в Казахстане. Такие выводы дезориентируют правоохранительные органы, общество и граждан относительно истинных, прежде всего, социально-экономических, организационных, правовых, нравственных и других причин аварийности на транспорте, определяемых интенсификацией научно-технического прогресса, ведут к ошибочному выводу об их фатальной неизбежности. Напротив, авторы исследования убеждены, что внедрение высоких технологий в различные сферы жизнедеятельности человека создает прямо противоположную, положительную тенденцию: на основе прогресса науки и техники, глубокого познания самого человека и его возможностей успешно и эффективно предупреждать правонарушения на автотранспорте, противопоставлять им действенную систему профилактических мероприятий. На это важное обстоятельство обращает внимание и Всемирная организация здравоохранения, которая в своем докладе о состоянии безопасности дорожного движения в мире констатировала, что число случаев смерти в результате ДТП с 2007 г. не меняется, несмотря на глобальный рост численности населения, и уровней моторизации и прогнозируемый рост смертности. Сказанное позволяет предполагать, что мероприятия по улучшению глобальной безопасности дорожного движения, осуществляемые на протяжении ряда последних лет, приводят к спасению человеческих жизней. Совершенно очевидно, что истоки аварийности на дорогах нельзя объяснить только уменьшением или увеличением автотранспортных средств.

Причинами ДТП ошибочно называют также управление автотранспортом в состоянии опьянения, превышение скорости, переход дороги на красный свет и т.д., которые на самом деле являются видами нарушений правил дорожного движения. Однако правила дорожного движения не нарушаются сами по себе. Их нарушают участники дорожного движения - пешехода, водители, велосипедисты и др. В итоге без ответа остается вопрос о том, почему водитель или пешеход нарушили эти правила, что побудило их пойти на нарушение. Еще меньше оснований усматривать причину ДТП исключительно в недостатках деятельности органов дорожно-патрульной полиции, органов следствия и суда, хотя именно в этом направлении в последнее время идет поиск факторов, объясняющих их неблагоприятные тенденции. Между тем, выяснение реальных причин нарушения правил дорожного движения позволяет предпринять эффективные меры профилактики ДТП.

Наконец, проблему аварийности и смертности на дорогах государство пытается решать, как правило, путем чрезмерного ужесточения ответственности за нарушения правил дорожного

движения. Это ведет к необоснованному признанию мер уголовной репрессии главным и едва ли не единственным средством борьбы с аварийностью на автотранспорте. Исследование ученых показало, что ДТП, повлекшие смерть и травмы людей – не следствие нарушения конкретных пунктов правил безопасности вообще, а результат ошибочных действий водителя или пешехода, вызванных его психофизиологическими особенностями, либо деформацией его личностных свойств, нравственного и правового сознания. Это подтвердили результаты опроса осужденных водителей, школьников и студентов, которые обнаружили у них незнание или плохое знание правил дорожного движения, низкий уровень культуры поведения участников дорожного движения, эгоизм и браваду. Но особенно тревожат следующие данные: 11,2 % школьников и студентов считают допустимым управление автотранспортом в состоянии алкогольного опьянения, 18,1 % считает допустимым разговор по мобильному телефону во время управления автомашиной, 3,5 % никогда не пристегивается в автомашине, 16,5 % иногда пристегивается, 4,6 % - только если об этом попросит водитель. И это несмотря на то, что Закон РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года обязывает участников дорожного движения знать и соблюдать правила дорожного движения (п. 1 ч. 4 ст. 53). В итоге более половины (51 %) погибших и пострадавших в ДТП несовершеннолетних попадают под колёса автомобилей, когда выходят на дорогу из-за стоящего или близко движущегося транспортного средства, при переходе дороги в неустановленном месте или на красный сигнал светофора.

Состояние безопасности дорожного движения во многом определяется также дисциплиной и уровнем профессионального мастерства водителей. Анализ показывает, что более 95 % ДТП происходит по вине водителей, нарушивших Правила дорожного движения. При этом ежегодно выявляется более 30 тысяч случаев управления транспортным средством в состоянии опьянения, среди них более 2,5 тысяч ранее лишенных права управления транспортным средством. Исследование показало также, что среди осужденных преобладают водители, чей стаж управления автомобилем от 5 до 10 лет, т. е. автотранспортные правонарушения чаще всего совершают достаточно опытные водители, у которых со временем притупляется внимательность и бдительность на дорогах, а взамен появляется чувство самонадеянности и безнаказанности. Ученые установили также связь ДТП с неудовлетворительным состоянием автомобильных дорог и дорожной инфраструктуры, крайне изношенным автопарком страны. К сожалению, Казахстан в настоящее время в числе стран с плохими дорогами по версии Индекса глобальной конкурентоспособности 2017-2018 годов (115-е место и 2.9 баллов со снижающимся трендом). Половину автопарка (1,82 млн. единиц) занимают транспортные средства старше 20 лет.

Таким образом, причинами дорожных аварий с жертвами являются, прежде всего, социально-экономические, организационные, правовые, технические, нравственные и другие факторы, определяемые интенсификацией научно-технического прогресса. Авторы исследования считают, что профилактика ДТП и автотранспортных правонарушений должна осуществляться на основе долгосрочных комплексных программ, включающих следующие основные направления:

а) нейтрализацию асоциальной установки участников дорожного движения, формирование у них законопослушного поведения (обучение элементарным правилам поведения на дорогах и неукоснительному их соблюдению, уважительному отношению всех участников дорожного движения друг к другу и т. д.). Эффективными формами профилактики ДТП являются также правовые консультации, рейды и патрулирование с работниками дорожно-патрульной полиции, оказание медико-психологической помощи пострадавшим, участие в деятельности специальных комиссий при акиматах;

б) формирование правового сознания граждан, так как правосознание формирует правовую культуру личности. Этой работе основное внимание следует уделять уже с дошкольного возраста. Дело в том, что соблюдение Правил дорожного движения и, соответственно, правовая культура должны носить осознанный характер, а не заключаться в соблюдении правовых норм под угрозой наказания. В свете сказанного воспитание законопослушного участника дорожного движения – необходимое условие обеспечения безопасности дорожного движения. Практика показывает, что даже хорошее знание субъектом норм права еще не гарантирует его правомерного поведения. Необходима правовая убежденность в ценности данного объективного права. Огромную роль в решении этого вопроса играет МОН Казахстана, которое должно увеличить количество часов, отводимых на изучение основ правил дорожного движения в государственных образовательных стандартах. В дошкольных учреждениях и учебных заведениях на постоянной основе необходимо проведение тематических занятий, бесед, консультаций, распространение буклетов, памяток, демонстрация обучающих видеороликов, а также широкое освещение в СМИ резонансных случаев

нарушения ПДД и наказаний, назначенных нарушителям. Например, в Норвегии обучение детей 6-12 лет переходить дорогу позволило снизить число ДТП на 13%, правилам езды на велосипеде – на 6 %;

в) проведение широкомасштабных акций "Безопасная дорога", "Внимание - дети!", "Пешеход", "Вежливый водитель", конкурсов «Внимание, светофор!», «Как ты знаешь ПДД?», познавательных игр, слетов юных инспекторов и т.д.;

г) осуществление индивидуальной профилактики в отношении лиц, допустивших нарушения ПДД, с целью недопущения ими впредь подобных фактов, с одной стороны, и влияния на других потенциальных нарушителей, с другой стороны. В этой работе большое значение имеет выявление мотивации лиц, совершивших нарушение ПДД;

д) совершенствование системы отбора и подготовки водителей автотранспортных средств; подготовки и повышения квалификации специалистов, ответственных за обеспечение безопасного функционирования автомобильного транспорта; введение многоступенчатого процесса обучения будущих водителей, включающего прозрачную процедуру их аттестации и гражданский контроль за ее объективностью и качеством;

е) приведение автотранспортных средств, дорог и дорожной инфраструктуры в соответствие с нормативными требованиями безопасности дорожного движения;

ж) обновление автопарка страны, повышение уровня автомобилизации путем обеспечения населения новыми автомобилями, формирование эффективного механизма обеспечения соответствия технического состояния находящихся в эксплуатации транспортных средств требованиям Технического регламента Таможенного союза "О безопасности колесных транспортных средств".

з) повышение эффективности управления и государственного контроля в сфере организации дорожного движения и обеспечения его безопасности;

и) никакое усиление карательных мер не снизит правонарушений водителей, пешеходов, других участников дорожного движения без реализации принципа неотвратимости наказания в полном объеме. Необходимо выявлять и жестко пресекать агрессивное (опасное) вождение, управление в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, обеспечить неотвратимое наказание водителей, виновных в таком вождении независимо от их социального статуса и положения. В противном случае, вести речь о борьбе с аварийностью на дорогах не имеет смысла. Меры профилактики ДТП должны предприниматься на местном, региональном и общенациональном уровнях, при этом ответственность за состояние безопасности дорожного движения должны в полной мере разделять многие секторы, включая здравоохранение, и обеспечивать эффективную и быструю реакцию на изменения дорожной ситуации.

В докладе ВОЗ о состоянии безопасности дорожного движения в мире отмечается, что 90 % случаев смерти в результате ДТП происходит в странах с низким и средним уровнем дохода (в их число входит и Казахстан), в то время как на них приходится лишь 54 % зарегистрированных транспортных средств в мире. Поэтому необходимо продолжить последовательное сокращение различий в уровне социального и экономического развития регионов страны, снижение уровня безработицы, качественное улучшение условий жизни граждан, совершенствование их социальной защиты.

Результаты проведенного научного исследования были представлены в Парламент, Верховный суд Республики Казахстан, они широко используются в правоохранительной деятельности и высших учебных заведениях юридического профиля республики.

#### **Список литературы.**

1. Global Status Report on Road Safety (2018). - URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/) (дата обращения 2020-02-08).
2. Национальный план мероприятий по реализации Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения и предупреждения травматизма на 2011-2020 годы. - URL: <http://niito.kz/nacionalnyij-plan-po-realizaczii-meropriyatij-na-2011-2020-gg> (дата обращения 2021-12-02).
3. О дорожно-транспортных происшествиях, повлекших гибель или ранение людей. Статистический отчет Комитета по правовой статистике и специальным учетам при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан [Электронный ресурс]. - URL: <http://service.pravstat.kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Pravstat> (дата обращения 2021-18-02).

4. Молчанов П.В. Особенности государственного регулирования обеспечения безопасности дорожного движения за рубежом: ключевые направления, критерии и ответственность // Вестник Университета имени О.Е.Кутафина. – 2018. – N 1. – С. 121-127.

5. Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030. - URL: <https://etsc.eu/briefing-5th-eu-road-safety-action-programme-2020-2030> (дата обращения 2020-10-08).

6. AAA Foundation for Traffic Safety (2019).2019 Traffic Safety Culture Index.AAA Foundation for Traffic Safety. – URL: <https://aaafoundation.org/2019-traffic-safety-culture-index/> (дата обращения 2020-12-08).

7. Государственная программа инфра-структурного развития «Нұрлыжол» на 2020-2025 годы, утвержденная постановлением Правительства РК от 31 декабря 2019 года №1055. - URL: <http://adilet.zan.kz/-rus/docs/P1900001055>. (дата обращения 2021-02-09)

#### **References:**

1. Global Status Report on Road Safety (2018). - URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2018/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2018/en/) (дата обращения 2020-02-08).

2. Nacional'nyj plan meroprijatij po realizacii Desjatiletija dejstvij po obespečeniju bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija i preduprezhdenija travmatizma na 2011-2020 gody. - URL: <http://niito.kz/nacionalnyj-plan-po-realizacii-meroprijatij-na-2011-2020-gg> (дата обращения 2021-12-02).

3. O dorozhno-transportnyh proisshestvijah, povlekshih gibel' ili ranenie ljudej. Statisticheskij otchet Komiteta po pravovoj statistike i special'nym uchetam pri General'noj prokurature Respubliki Kazahstan [Elektronnyj resurs]. - URL: <http://service.pravstat.kz/portal/page/portal/POPageGroup/Services/Pravstat>(дата обращения 2021-18-02).

4. Molchanov P.V. Osobennosti gosudarstvennogo regulirovanija obespečenija bezopasnosti dorozhnogo dvizhenija za rubezhom: kljuchevye napravlenija, kriterii i otvetstvennost' // Vestnik Universiteta imeni O.E.Kutafina. – 2018. – N 1. – S. 121-127.

5. Briefing: 5th EU Road Safety Action Programme 2020-2030. - URL: <https://etsc.eu/briefing-5th-eu-road-safety-action-programme-2020-2030> (дата обращения 2020-10-08).

6. AAA Foundation for Traffic Safety (2019).2019 Traffic Safety Culture Index.AAA Foundation for Traffic Safety. – URL: <https://aaafoundation.org/2019-traffic-safety-culture-index/> (дата обращения 2020-12-08).

7. Gosudarstvennaja programma infra-struktornogo razvitija «Nұrlyzhol» na 2020-2025 gody, utverzhennaja postanovleniem Pravitel'stva RK ot 31 dekabrya 2019 goda №1055. - URL: <http://adilet.zan.kz/rus/docs/P1900001055>. (дата обращения 2021-02-09)