

Сабырова К.Ж.

ЖОЛДОРДОГУ КООПСУЗДУК – БҮГҮНКҮ КҮНДҮН ЧАКЫРЫГЫ

Сабырова К.Ж.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ – ВЫЗОВ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

K.Zh. Sabyrova

ROAD SAFETY – CALL TODAY

УДК: 351.811:656.13+338.14] (575.2)

Макалада Кыргыз Республикасындагы жол коопсуздугун камсыздоодогу көйгөйлүү маселелер аныкталат. Статистикалык маалыматтардын негизинде, жыл ичинде жол кырсыктарынын кесепетинен болгон экономикалык зыяндын чоңдугу жана башка көйгөйлүү суроолор изилденет.

Негизги сөздөр: жол коопсуздугун камсыздоо, жол транспорттук кырсыктары, экономикалык зыян, автотранспорттун коопсуздугу.

В статье автором обосновывается актуальность проблем обеспечения безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. На основании статистических данных об автодорожных катастрофах, рассмотрен экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий и другие актуальные вопросы.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортные происшествия, экономический ущерб, безопасность автомобиля.

In the article the author of the urgency of the problems of road safety in the Kyrgyz Republic. On the basis of statistical data on road accidents, considered the economic costs of road accidents and other relevant issues.

Key words: road safety; traffic accidents; economic damage, the safety car.

Бүткүл дүйнө жүзүндө жыл сайын бир жарым миллиондон ашуун киши жол-транспорттук кырсыктарынан (ЖТК) каза табышат жана дагы 20-50 миллиону жаракат алышат. Дүйнө райондорунун көпчүлүгүндө бул жол-транспорттук жаракат алуулардын эпидемиясы күн санап өсүүсүн улантууда.

2010-жылы Бириккен Улуттар Уюмунун Генералдык Ассамблеясы бүткүл дүйнөнүн Өкмөттөрүн жол кыймылынын коопсуздугу чөйрөсүндө – 2011-2020-жылдары Иш-аракеттердин Он жылдыгына карата чакырган резолюцияны бир добуштан кабыл алды. Мүчө-мамлекеттер тарабынан Иш-аракеттердин Он жылдыгынын бир добуштан колдоого алынышы жол-транспорттук жаракат алуулардын кыйраткыч масштабдары коомдук саламаттыкты сактоо жана өнүгүү тутумдары тарабынан ааламдык кооптонуунун пайда кылып жатканын аңдап-түшүнүүнүн өсүп бара жатканын көрсөтүп турат.

Жогорку кырсыктуулукту шарттоонун негизги факторлору төмөнкүлөр болуп калууда: калктын автомобилдешүүсүнүн өсүүсү жана иштеп жаткан жол-транспорттук инфратүзүмдөрдүн ага ылайыксыздыгы, автомобилдердин ылдамдык сапаттарынын жакшыруусу, автотранспорттун коопсуздугуна кара-

та техникалык талаптардын деңгээлинин жетишсиздиги, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу тутумунун натыйжалуулугунун жетишсиздиги, айдоочуларды даярдоонун төмөнкү сапаты жана жол кыймылынын катышуучуларынын жалпы тартипсиздиги.

Автомобиль транспорту кишиге жеткиликтүүлөрдүн бардыгынын ичинен эң кооптуусу болуп саналат. Бардык маалыматтар боюнча мына ушул ЖТК каза болгондордун жана жабыр тарткандарды саны боюнча биринчи орунда турат. Анан Соколова С., көрсөткөндөй ушул көрсөткүчтөр боюнча автомобилдер темир жол, авиация жана суу транспортуранан бир кыйла олуттуу озуп кетет [1].

Автотранспорттогу кырсыктуулук коомго жана айрым жарандарга эбегейсиз зор денебойлук жана моралдык зыяндарды келтирет. Европа бирлигинин изилдөөлөрүндө жол кыймылынын курмандыктары жана алардын үй-бүлөлөрү жашоо-турмуштарынын сапатынын абдан төмөндөөсүнө кириптер болору белгиленген. БУУ Генералдык Ассамблеясы 2005-жылы мүчө-мамлекеттерге жана эл аралык коомчулукка ар жыл сайын жол-транспорт кырсыктарынын курмандыктарын эскерүүнүн Бүткүл дүйнөлүк күнүн жарыялоонун сунуш кылган.

Киши курмандыктарынын санынын көптүгү эле эмес, ошондой эле эбегейсиз арбын экономикалык жоготуулар дагы Европа жана Борбордук Азия өлкөлөрүндө экономикалык саясатты иштеп чыгуучулардын кооптонууларынын предмети болуп калуусу тийиш. ЖТК натыйжасындагы өлүмдүүлүк жана майыптуулук туруктуу, узак мөөнөттүү экономикалык жана социалдык бакубаттуулукту камсыз кылуу үчүн зарыл болгон адам капиталынын өнүгүшүнө олуттуу тоскоолдук кылууда. Бул «чүмбөттүү эпидемия» өзгөчө калктын 15 жаштан 44 жашка чейинки курактагы – жаш жана жумушка жөндөмдүү, күч-кубаттары толуп-ташып турган бөлүгүнө өзүнүн терс таасирин тийгизүүдө. Жол-транспорттук жаракат алуу 15 жаштан 29 жашка чейинки өспүрүмдөрдүн жана жаш адамдардын арасында өлүмдүүлүктүн негизги себеби жана 30 жаштан 44 жашка чейинки адамдардын арасында өлүмдүүлүктүн үчүнчү негизги себеби болуп болуп калды. ЖТК каза болгондордун 80%га жакыны – эркектер. Негизги себеп катары уюктук телефондорду кеңири колдонуу жана алардан тексттик билдирүүлөрдү жөнөтүүнүн натыйжасында автомобилди ар нерсеге алагды болуу менен башкарууну атоого болот [2].

Албетте, жол кыймылынын коопсуздугуна байланыштуу көйгөйлөр кайсы-бир өлкөнүн чеги менен эле чектелбейт, ошондуктан Кыргызстанга дагы толук өлчөмдө тийиштүү. Мына ушундай ааламдык, жалпы дүйнөлүк көйгөйдү ооздуктоо аракеттеринен четте калуу, демек, артка карай кетенчиктөө, али да болсо сактап калууга мүмкүн болгон миңдеген өмүрлөрдү тобокелге салуу болуп саналат.

2013-2017-жылдардын мезгилине Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук стратегиясында көрсөтүлгөндөй, инсандын коопсуздугун жана анын менчигин камсыз кылуу улуттук коопсуздуктун комплекстүү тутумун калыптандыруу үчүн артыкчылыктуу милдеттердин бири болуп саналат [3]. Биздин республикада авариялуулуктан тарткан жоготуулардын заманбап масштабдары ушунчалык арбын болгондуктан, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылууга багытталган иштер жөнүндө адамдын жана жарандын Кыргыз Республикасынын Конституциясында [4] кепилденген жашоо укугун (21-берене), ден соолугун коргоого укугун (47-берене), коопсуздуктун талаптарына жооп берген эмгек шарттарына укугун (42-берене) коргоо боюнча милдеттерди чечүү катары гана сөз кылууга болуп калды. Кийинки 10 жылдын (2004–2013-жж.) ичинде Кыргызстанда 10 167 киши өлгөн, 61 580 киши жаракат алган, 45 518 ЖТК болгон. 10 жылдын ичинде өлгөндөрдүн санынын 10 000 кишиден ашуусун республикадагы ушундай сандагы калкы бар айылдын кырылып жок болушу менен гана салыштырууга болот. Жол-транспорттук жаракат алуу өндүрүш чөйрөсүнөн эмгекке жарактуу курактагы адамдардын чыгып калышына алып келүүдө. Балдар өлүмгө учурап жана майып болуп калышууда. Бул ошондой эле республиканын келечекте адам ресурстарынан айрылуусуна алып келүүдө жана республиканын бюджетине чоң экономикалык зыян келтирүүдө.

Түздөн-түздөргө төмөнкүлөр кирет: автомобилдин жок болушу, жолдорду эксплуатациялоо жана ЖТК кесепеттерин жоюу боюнча кызматтардын жоготуулары, ЖКК жана ЖТК териштирүүгө кеткен укук коргоо органдарынын чыгымдары, жабырлангандарды дарылоого кеткен медициналык мекемелердин жоготуулары; кызматкерлери авариялардын курмандыктары болгон ишканалардын (бюллетендерди төлөө, жөлөкпулдарды берүү) чыгымдары, соцкамсыз кылуу боюнча (пенсиялар) чыгымдар жана камсыздандыруу төлөмдөрү.

Кишинин материалдык өндүрүштөн убактылуу же толук бойдон чыгышынан улам элдик чарбанын жоготуулары, өндүрүштүк байланыштардын үзүлүшү жана моралдык зыян кыйыр зыяндар болуп саналат. Көпчүлүк учурда моралдык зыян өтө терең болуп, башка терс натыйжаларды алып келет жана дээрлик изилденбейт [5].

2013-жылдын 12 айы ичинде республикада 7492 жол-транспорт кырсыгы катталган, бул өткөн жылдын ушундай мезгили менен салыштырганда 29,1%га (5803) көптүк кылат, ошол эле убакта өлгөн

адамдарды саны 13,6%га (1069дан 1214кө чейин) өскөн, жаракат алгандардын саны 26,2%га (8509дан 10739га чейин) көбөйгөн.

ЖТК саны жана алардан жабыр тарткан адамдардын саны алардын пайда болуу себептери боюнча ар жыл сайын бөлүштүргөндө иш жүзүндө эч өзгөрүүсүз калып келет. Авариялуулуктун негизги себеби мурдагыдай эле алардын аң-сезимдүү түрдө Жол кыймыл эрежелерин сактабагандыктарынан көрүнгөн, айдоочулардын жана жөө жүрүүчүлөрдүн тартиптеринин төмөндүгү болуп саналат.

Жол-транспорт кырсыктарынын натыйжасындагы олуттуу кесепеттердин себептери төмөнкүлөр болуп саналат:

- республиканын көпчүлүк аймактарындагы авариядан-куткаруу кызматтарынын жана тез жардамдын жумуштары авариялардын курмандыктарына ар дайым эле кыска убакытта жеткиликтүү эмес;

- айдоочулар жана жүргүнчүлөр коопсуздук курларын пайдаланышпайт;

- авариялардын 43%ы жөө жүрүүчүлөрдү тебелеп алууга байланыштуу, алар жол кыймылынын корголбогон аярлуу катышуучулары болуп саналуу менен, авария учурунда көбүрөөк жабыр тартышат;

- ЖТК 80%дан ашууну айдоочулардын жол кыймылынын коопсуздук талаптарына ылайыксыз, туура эмес иш-аракеттеринен улам жасалат.

Көпчүлүк убактарда айдоочунун туура эмес иш-аракеттери кыймылдын шарттарын баалоого карата жетишсиз көңүл бурган жүр-нары мамилеси, ушул шарттарда айдоочунун өзүнүн да, автомобилдин да мүмкүнчүлүктөрүн билбегени же жетишсиз эске алганы, Жол кыймылынын эрежелерин билбегени же тоготпогону менен түшүндүрүлөт.

Көчөлөрдөгү жана жолдордогу транспорттук кыймылдын азыркыдай ургалдуулугунун шарттарында жыл өткөн сайын балдардын катышуусундагы кырсыктуу окуялардын саны арбып баратканы байкалууда. Бул көпчүлүк убактарда окуучулардын же жол кыймыл эрежелерин билишпегенинен улам, же аларды бул тартип бузууларынын коркунучтуу кесепеттерин элес алышпаганынан улам болууда. Маселен, 2013-жылдын 12 айынын ичинде балдардын катышуусундагы 1533 ЖТК катталган, бул мурунку жылдын ушундай мезгилине салаштырганда 349 учурга көп дегенди билдирет, мында 143 бала каза тапкан, 1648 бала ар кандай деңгээлдердеги жаракаттарды алышкан [6].

Республикада бардык эле ЖТК каттала бербесин белгилеп кетүү зарыл, башкача айтканда, анча чоң эмес аварияларды жашырып коюуларга орун берилет, бул жалпы маалыматтардын пайдалуулугун жана ишенидүүлүгүн төмөндөтөт. Анткени Кыргызстан тоолуу республика болуп саналат жана жол кызматтары дайым эле жеткиликтүү эмес, өзгөчө алыскы аймактарда болсо, авария тууралуу билдирүү үчүн аларды кимдир-бирөөлөрдүн күтүп отуруусу мүмкүн эмес, башкача айтканда анча оор эмес авариялар каттоого алынбайт жана көп убактарда

айдоочулар өз ара макулдашуу менен ЖТК болгон жерде маселени «чечишип» алышат.

Бул республикада ушул кезге чейин үчүнчү жактардын алдындагы автоээлеринин жоопкерчиликтерин милдеттүү камсыздандыруунун киргизилбегенин натыйжасы болуп саналат. Эч ким жабыр тартпаган аварияларда милдеттүү камсыздандыруунун киргизилиши менен, айдоочулар алардын камсыздандыруу полюстарына тийиштүү маалыматтар менен милдеттүү тартипте алмашуулары тийиш болот, европа өлкөлөрүндө мына ушундай жасалат. Ошентип, анча чоң эмес авариялар тууралуу маалыматтар дагы статистикада чагылдырала турган болот.

Автотранспорттун дагы бир кыйла маанилүү көйгөйлөрүнүн бири – курчап турган айлана чөйрөнүн жана калктын саламаттыгынын абалына терс таасир тийгизүүсү. Автотранспорт катуу калдыктардын топтолушуна, абанын жана кыртыштын булганышына, чоң аймактардын таштандыланууна, термелүүлөргө, электромагниттик нурланууларга, транспорттук инфратүзүм объекттеринин курулушуна жана автотранспорттук каражаттарды сактоого жерлерди бөлүүгө, коркунучтуу жүктөрдү ташып жеткирүүдөгү аварияларга байланыштуу жаратылыш чөйрөлөрүнүн булганышына ж. б. алып келет. Мына ошол үчүн коопсуз, экологиялык жактан таза жана үнөмдүү автомобилдердин түзүлүшүн кызыктыруу керек. Бул үчүн автомобилдерге карата тастыктама-лоонун, стандартташтыруунун, белгилөөнүн жана көзөмөлдөөнүн башка тутумдарынын бардык мүмкүнчүлүктөрүн аракетке келтирүү керек. Ошол эле убакта жаңы моделдерди рынокко киргизүүнүн экономикалык механизмдери, аларга төлөм жөндөмдүүлүгү жогору суроо-талапты түзүү зарыл.

Азыркы убакта республиканын социалдык-экономикалык өнүгүүсү көп жагынан жол тармактарынын канааттандырылгы эмес абалынан, автомобиль жолдорунун жана жасалма курулмаларынын олуттуу бөлүгүнүн жогорку деңгээлдеги жешилүүсүнөн улам кармалууда. Жолдордун төмөнкү транспорттук-эксплуатациялык абалы, алардын калктуу конуштардын аймактары аркылуу өтүшү жол-транспорттук кырсыктардын санынын өсүшүнө өбөлгө болууда.

Авариялуулук менен натыйжалуу күрөшүү жол кыймылын мүнөздөөчү бардык төмөнкү элементтерге бир мезгилде таасир тийгизгенде гана мүмкүн экенин өзгөчө белгилөө зарыл: айдоочуларды даярдоону өркөндөтүү; транспорттук каражаттардын техникалык абалынын конструкцияларын жакшыртуу; көчөлөрдүн жана жолдордун курулушун кеңейтүү; жол кыймылы процессин оптималдуу уюштуруу.

Кыргыз Республикасында жалпысынан авариялуулуктун деңгээлин төмөндөтүү үчүн эмитеден эле каражаттарды издеп табуу жана алдын алуучу мүнөздү алып жүрүүчү натыйжалуу чараларды көрүү, өлгөн жана жаракат алган жарандардын санын азайтууга багытталган жигердүү иш-аракеттерди чечүү жана алдын ала көрүү зарыл.

Жол кыймылынын катышуучуларынын коопсуздугуна гана багытталган эмес, ошондой эле транспорттук каражаттардын, курчап турган айлана чөйрөнүн, жолдордун коопсуздугуна жана авариялардын кесепеттерин минималдаштырууга дагы багытталган, текшерүүдөн өткөн чаралардын натыйжасында гана ЖТК болгон өлүмдүүлүктү туруктуу төмөндөтүүгө жетишүүгө болот.

Бул жерде автомобилдештирүүнүн терс кесепеттерин жеңип чыгуу үчүн мамлекеттин жана коомдун мүмкүнчүлүктөрүн толук пайдаланууга мүмкүнчүлүк түзүүчү экономикалык, укуктук, уюштуруучулук, техникалык, медициналык мүнөздөгү чаралардын тутумун иштеп чыгуу жана ишке ашыруу чечүүчү мааниге ээ болот.

Изилдөөнүн тандалып алынган темасынын маанилүүлүгү ошондой эле жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу чөйрөсүндөгү улуттук мыйзамдарды ратификацияланган эл аралык актыларга ылайык келтирүү боюнча маселелерди мамлекеттик башкаруу тутумунда жүргүзүлүп жаткан кайра куруулар, жол коопсуздугу чөйрөсүндөгү административдик укук бузуулардын сандык жана сапаттык көрсөткүчтөрүн окуп үйрөнүү жана алардын алдын алуу менен шартталган.

Азыркы убакта республикада калкты социалдык жактан тейлөө боюнча аткаруу бийлик органдарынын иштеринин багыттарынын бири катары жол кыймылынын коопсуздугун башкаруу процессинин жетиштүү жөнгө салынбаганы, бул органдардын аны ишке ашыруу боюнча компетенциялары жана алардын тийиштүү милдеттерди сапатсыз аткаргандыктары үчүн жоопкерчиликтеринин так жөнгө салынбаганы, жоктугу белгиленүүдө. Ушул убакытка чейин бул иштерди иш жүзүндө аткарып келе жатышкан, жол кыймылынын коопсуздугун уюштуруунун субъекттери катары Кыргыз Республикасынын ИИМ Жол-күзөт кызматынын жана Кыргыз транспорттук инспекциясынын компетенцияларын изилдөө өз алдынча мааниге ээ болот. ЖКК жана КТИ иштерин жөнгө салуучу колдонуудагы Жоболордо ведомстволордун үстүнөн көзөмөлдөө органдарынын милдеттерин жана негизги иш-милдеттерди аткаруунун натыйжалуулугуна терс таасирин тийгизүүчү бир катар карама-каршылыктар бар. Буга байланыштуу Кыргыз Республикасында жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу көйгөйлөрүн чечүүгө карата комплекстүү мамиле кылуунун зарылдыгы келип чыгат.

Биздин көз карашыбызда, айрым өзгөртүүлөр көйгөйлөрдү комплекстүү жана ар тараптан изилдөөсүз киргизилген жана популисттик (а турмак саясий) мүнөзгө ээ болгонунун белгилей кеткибиз келет. Алып айтканда, Кыргызстанда Өкмөт тарабынан киргизилген, транспорт каражатын башкарууга ишеним катты «жоюу» деп аталган нерсе («Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн айрым чечимдерине өзгөртүүлөрдү киргизүү жөнүндө» Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн 2012-жылдын 28-майындагы

№ 329 токтому) көптөгөн дискуссияларды жана укуктук талаш-тартыштарды пайда кылды, алар азыркы кезге чейин уланууда. Биздин көз карашыбызда, ишеним каттын болушун жоюу ЖТК боюнча соттук териштирүүлөрдүн санын көбөйтөт жана көпчүлүк автомобилдер юридикалык жактан жол-жоболонбогондуктан, транспорттун менчик ээси ким болуп саналары жөнүндө маселеде ачык эместиктерди жаратат. Калк арасында ишеним катты жоюу транспорт каражаттарын сатып алуу-сатуу бүтүмдөрүн юридикалык жактан жол-жоболоону таптакыр алып салды деген жаңылыш ой-пикирди түзгөн.

Албетте, ишеним катты «жоюу» «Коопсуз шаар» долбоору боюнча ЖКК бузууларды жана ЖТК фото-көрмө каражаттары менен каттоодо, өздөрүнүн автомобилдерин ишеним кат боюнча саткан автомобиль ээлери ЖКЭ бузгандыгы үчүн айыптарды төлөө тууралуу дүмүрчөктөрдүн барысын алышканда көптөгөн көйгөйлөргө алып келет.

Жол кыймылы эрежелеринин салыкты төлөгөнү тууралуу (IV топтогу мүлккө) дүмүрчөктүн болушу тууралуу талаптары дагы талаш-тартыштуу болуп саналат, анткени Граждандык Кодекстин 222-статьясына ылайык мүлктү күтүүнүн оорчулугун (анын ичинде салыктарды төлөөнү) айдоочу эмес, менчик ээси тартат. Жана акыры аягында, Граждандык Кодекстин 1007-статьясына ылайык, жогорукталган коркунучтуулуктун булагы тарабынан ден соолукка келтирилген зыяндын ордун толтуруу боюнча жоопкерчилик транспорт каражатын талаптагыдай юридикалык жол-жоболосуз (ишеним катсыз) техникалык башкарууга өткөрүп берген менчик ээсине жүктөлөт.

Жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуу транспорт чөйрөсүндө туура мамлекеттик саясатты иштеп чыгуусуз мүмкүн эмес. Азыркы кырдаал жана дүйнөлүк тажырыйба мына муну күбөлөйт: мамлекеттик башкаруунун каражаттарын жана усулдарын, көзөмөлгө алууну жана көзөмөлдөөнү такай өркүндөтүү гана транспорттогу коопсуздуктун деңгээлинин мындан ары төмөндөөсүнө жол бербөөгө мүмкүнчүлүк түзөт.

Жарандардын өмүрүн жана саламаттыгын сактоо максатында, жол кыймылынын коопсуздугун камсыз кылуунун деңгээлин жогорулатуу Кыргыз Республикасынын улуттук коопсуздугунун артыкчылыктуу багыттарына киргизилиши зарыл.

Адабияттар:

1. Соколова С. Государственное регулирование сферы безопасности // Власть. 2007. № 11.
2. Филипп Ле Уэру, На дорогах РК гибнут в 4 раза больше, чем в Европе <http://meta.kz/novosti/kazakhstan/156056-na-dorogakh-rk-gibnut-v-4-raza-bolshe-chem-v.html>
3. 2013-2017-жылдардын мезгилине Кыргыз Республикасын туруктуу өнүктүрүүнүн Улуттук Стратегиясы: Кыргыз Республикасынын Президентинин 2013-жылдын 21-январындагы №11 Жарлыгы.
4. Кыргыз Республикасынын Конституциясы. 27-июнь 2010-жыл.
5. Касмамбетова Ч., Догадин А., Шаршенбиев Ж. «Жолдордогу коопсуздук – учурдун көйгөйү». КР Улуттук стратегиялык изилдөөлөр институту. <http://www.nisi.kg/ru-analytics-944>
6. «Кыргыз Республикасынын аймагындагы жол кыймылынын коопсуздугунун абалы жана кырдаалды жакшыртуу үчүн көрүлгөн чаралар жөнүндө, КР ИИМ ЖКК 2013-жылы».

Рецензент: д.ю.н., профессор Шаршеналиев А.Ш.