

ТЕХНИКА ИЛИМДЕРИ
ТЕХНИЧЕСКИЕ НАУКИ
TECHNICAL SCIENCES

Дүйшөева Г.М., Зулпиев С.М.

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН УНАА КАРАЖАТТАРЫНЫН
АЙДООЧУЛАРЫНЫН ДАЯРДОО СИСТЕМАСЫН ӨРКҮНДӨТҮҮ**

Дүйшөева Г.М., Зулпиев С.М.

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ПОДГОТОВКИ ВОДИТЕЛЕЙ
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

G.M. Duyshoeva, S.M. Zulpiev

IMPROVING TRAINING DRIVERS OF VEHICLES OF KYRGEZ REPUBLIC

УДК: 656.11

Бул макалада Кыргыз Республикасынын унаа каражаттарынын айдоочуларынын даярдоо мекемелерин карайт. Айдоочуларды даярдоо чөйрөсүнүн абалы эң актуалдуу, ал азыркы учурда жолдо коопсуздукту камсыздоо заманбап талаптарга жооп бербейт унаа жолдорундагы кырсыктар айдоочуларды даярдоо денгээлине көз каранды.

Негизги сөздөр: айдоочу, айдоочуларды даярдоо, жол коопсуздугун камсыздоо, травматизм, эреже, төлөм.

В данной статье рассматриваются предприятия по подготовке водителей транспортных средств. В настоящее время степень подготовки водителей актуален, так как он не отвечает современным условиям безопасности движения и большинство дорожно-транспортные происшествия зависят от подготовки водителей.

Ключевые слова: водитель, подготовка водителей, обеспечение безопасности движения, травматизм, правила, штраф.

This article focuses on the enterprise for the training of drivers of vehicles. At present, the degree of driver training is relevant, since it does not meet modern safety conditions and the majority of traffic accidents depend on the training of drivers

Key words: the driver, driver training, road safety, injuries, rules, fine.

Кыргыз Республикасынын бирдиктүү дуйнөлүк билим берүү мейкиндигине кирүүсүнө билим берүү сапатын жогорулатуу бир кыйла актуалдуу проблема, анда өзүнчө билим алууда дайыма квалификациялуу адис талап кылынат.

Заманбап социалдык-экономикалык шартта профессионалдык билим берүү системасын өнүктүрүүнүн негизги багыттарын аныктоо жана адаптация механизмдерин модернизациялоо мамлекеттик билим берүү саясатынын жаңы өңүтү.

Адам ресурстарынын жана экономикалык тенденциялардын өнүгүүсүндө чет өлкөлөрдүн укуктук-нормативдик, илимий тажрыйбаларын конструктивдүү пайдалануунун коштоосунда иштөө зарыл.[1]

Жол кыймылынын коопсуздугу ар түрдүү себептерге байланышкан. Аларды окуп уйрөнүү үчүн барлык жол кыймылына тийгизген факторлор шарттуу түрдө бири-бирине таасирин тийгизген төрт бөлүккө бөлүп кароо салты бар. Алар автомобиль, айдоочу, жол жана чөйрө (В,А,Д,С). Жол деген түшүнүккө жалаң гана жолдун түзүлүшү, кыртышы, чети, көпүрөлөр кирбестен агадагы кошумча жол кыймылын уюштуруунун техникалык каражаттары, тротуар, бак-дарактар, бөлүүчү тилке дагы кирет. Чөйрө факторуна жалаң гана айлана-чөйрө болуп кирбестен, ага дагы кошумча, аба-ырайы жана климаттык шарттар (температура, абанын нымдуулугу, шамал, жаан-чачын, жарыктаныш ж.б.), башка транспорттор, жөө жүрүүчүлөр, жакынкы курулуштар да кирет.

Жол кыймылынын аталган төрт бөлүгүн бир системага (ВАДС системасына) биригүүсү жол кыймылын комплекстүү түрдө окуп уйрөнүүгө шарт түзөт жана ошонун негизинде бул системанын элементтеринин бири бирине шайкеш келишин камсыз кылууга да өбөлгө түзөт. Башкача айтканда, ВАДС системасынын ар бир бөлүгүн өзүнчө окуп уйрөнүү менен бирге аларды тыгыз байланыштырып кароо, жол кыймылын комплекстүү түрдө оптималдаштырууну камсыз кыла алат.

Транспорт каражаттарынын (автомобиль, мотоцикл, троллейбус) кыймылынын нормалдуу режимин бузулушунан келип чыккан кырсыктын кесепетинен адамын өмүрү кыйылса, же денесине жаракат келтирилсе, же болбосо бир топ материалдык чыгымдарга дуушар болсо (автотранспорт, бак дарактар, имараттар, ар кандай жабдуулар, электр линиялары, жол кыймылын уюштуруунун техникалык каражаттары ж.б., жабыркаса) мындай кырдаалда болуп өткөн окуя - жол транспорт кырсыгы деп аталат.

Бул аныктамага окуя ЖТК болуп катталышы учун эки фактордун болушу шарт. Биринчиси – автомобилдин кыймылда болушу, экинчиси – адам өмүрүнүн кыйылышы же жаракат алынышы, же

болбосо бир топ материалдык чыгымдарга кириптер кылган кесепеттердин болушу ЖТК катары классификацияланат.

Көпчүлүк жол кырсыктарынын негизги себеби, жолдогу түзүлгөн кырдаалдын талаптары адам организминин мүмкүнчүлүктөрүнөн же болбосо, транспорт каражатынын конструкциясынан жогору болгон учурлар менен түшүндүрүлөт. Адамдын сезүү органдары салыштырмалуу кыска гана диапазондо ишенимдүү иштей алат. Ал эми көбүнчө татаал жол шарттарында айдоочуга таасир этүүчү күчтөрдүн өлчөмү бул диапазондун чегинен алда канча өлчөмгө жогору болушу менен айрымаланат. Мындай көрүнүш айдоочунун иштешин татаалдандырып, өз кезегинде жол кырсыгына алып келүүчү коркунучтуу кырдаалдын түзүлүшүнө себепкер болот. Ал эми тескерисинче, жакшы конструкция, адамдын психофизиологиялык кемчиликтерин толуктайт жана жол коопсуздугун жогорулатат[7].

2008-жылдын 5 июнунда Жогорку Кенеш тарабынан Административдик жоопкерчилик кодексине өзгөртүүлөр киргизилип анын тармагынан жол эрежелерин бузгандарга айыптын суммасын 7,5 эсеге көбөйтүү сунушталды.

Демек, азыркы эң чон айып 2000сом болсо, анда, мындан кийин 15000 сомго чыгат. Жол эрежелерин бузуу ушундан улам токтойбу дебей эле коёюн, жок дегенде азаябы? Албетте азайышы мүмкүн. Бирок, бул менен чогуу паракорлуктун деңгээлин биз бийиктикке көтөрдүк. Жөнөкөй гана суроо: «Сиз жол эрежесин буздунуз дейли. 15 мин сом төлөгөнгө даярсызбы?». Албетте, жок, анын ордуна МАИ кызматкерине ошол жерден 2 мин сом, же андан аз же көбүрөөк, карматып, убакыт коротпой качууга аракет жасайбыз. Демек, мамлекеттик бюджетке акчалар деерлик аз тушуп баштайт. Себеби, эреже бузуучулар кармалганында мынчалык чоң акча төлөгөндү каалашпайт. Ал эми МАИ кызматкерлери болсо, түшкөн акчаны мамлекетке которуунун ордуна, өздөрүнүн бүгүнкү, эртеңки тамак аштарына жумшоого далаалат кылышат. Дал ушинтип, «МАИшниктер» азыраак акча сурап, айдоочулар ага сүйүнгөндөрүнөн аны берип качып кутулуп башташат.

Анда эмне кылыш керек? Жол деги барбы? Жол албетте бар! Бирок, ал жол -натыйжа менен күрөшүү эмес, себеп менен күрөшүү.

Натыйжа менен күрөшүү - орусча «борьба с последствием» дегендей эле жыйынтыксыз иш аракет. Бул катуу шамал болуп жатканда ийне менен кудук казгандай. Бул көрүнүшкө өлкө эч качан барбоо зарыл, себеби, жөндөн-жөн акча сарпалат жана паракорлук өнүгөт. Себеп менен күрөшүү - бул ар дайым жакшы натыйжага алып келет. Бирок, албетте, себепти таба билүү керек. Себеп табылса - дээрлик аз каражат менен проблеманы чечүүгө болот.

Ал эми жолдогу эрежелердин бузулуусунун себептери айдоочулардын аз айып төлөгөн-

дүктөрүндө эмес. Негизги себептер деп төмөнкүлөрдү айтса болот:

- Мамлекеттик Автоинспекциясынын кызматкерлеринин билим сапаты төмөн, айлык акысы аз жумушка орнош жана үчүн төлөгөн «бейформал төлөмдөрдүн» бар экендиги жана анын абдан чоңдугу.

- Айдоочуларды даярдоо мектептеринин аздыгы, алардын сапатсыздыгы. Адамдардын өздөрүнүн аң-сезимдериндеги «Права сатып алам» аттуу пикирлердин өнүккөндүгү.

- Жөө жүргүнчүлөрдүн жол эрежелерин билбегендиктери. Ал эрежелерди бузгандыктары же мектеп программасына атайын үйрөтүү сабактарынын аздыгы.

Демек, бул себептерди чечүү үчүн такыр башка иш аракеттер болуулары зарыл. Келгиле, жаңы мыйзамга ишенип тим болбостон, өзүбүздүн жогоруда аттары аталган, аталбаган себептерге каршы эмне иш алпарса болот экендиги тууралуу талкуулайлы[3].

Автомобил айдоочуларынын саны, ошонун ичинен айдоочулук квалификациясынын төмөндөрүнүн саны жогорку чекке жеткендигин да белгилөөгө болот. Аталган факторлор жол транспорт кырсыктарынын чыгышына себепкер болуу менен жол кырсыктарынын саны күн санап өсүп жатат.

Профессионалдык иш аракеттер, адистерден терең теоретикалык билимди эле эмес, атайын даярдоону талап кылат. Заманбап билим берүүдө жогорку квалификациялуу адис даярдоодо, жаңы эмгек шартына тез көнүккөн нанотехнологияларды колдоно билген адистерди даярдоо өтө актуалдуу көйгөй.

Жолдогу травматизм бир канча ондогон жылдардан бери «эпидемия» аталып келет. Себеби азырынча автомобиль жогорутулган коркунучтун потенциалдуу булагы болуп эсептелет. Бул эпидемия күндөн-күнгө чоң алмашуу менен күчөп келет.

Бириккен Улуттар Уюмунун эксперттеринин баалосу боюнча БУУ глобалдык планында 2011-2022 жылдар ичинде жол транспорт кырсыктарынын өлүм себептери, инсульт жана СПИД ооруларын оозуп кетүүдө. Алардын маалыматы боюнча жол транспорт кырсыктары өлүм себептеринин бешинчи, жетектөөчү себептери боло алат (Дүйнөдө жылына 2,4 миллион адам өмүрү кыйылат[3]).

Кыргызстанда 6 жыл ичинде (2010-2016ж.ж.) 11060 адам жол транспорт кырсыгынан өлгөн. Ал эми, Афганистан интернационалдык согушунда 11 жыл ичинде (1979-1989 ж.ж.) 13835 адам олгон. Афганистан (11жылда) 53753 адам контужия, травма, жаракат алган. Кыргызстанда 11 жылда 65729 адам травма алган. Жол транспорт кырсыктарынын негизги себептери айдоочу.

Жол транспорт кырсыктарында 1-орунда ылдамдыкты жогорулатуу -23,2% 2-орунда карама-каршы тилкеге чыгуу-9,2%, кийин жөө жүргүнчүлөр - 7,9%, кесилиш жолдо эреже бузуу-7,9%.

Бул кризистик абалдын дагы бир себеби, автоунаанын өтө көп санда көбөйүшү, жолдун параметрлерине туура келбеген жүктөмдөрдүн деңгээлинин өсүшү, жол төшөнчүлөрүнүн өтө төмөн сапаттуулугу техникалык жабдыктар жана жолдун ремонтунун төмөндүүгү .

Бул көйгөйдү чечүүдө эл аралык укуктук документтердин эсепке алуу менен ,заманбап жол коопсуздукту камсыздоо талаптарын иштеп чыгуу, инновациялык технологияларды колдонуу, ушул сферада башкаруу маселелерин чечүү керек[2] «Жолдун коопсуздугунда коопсуз жашоо үчүн «Бүткүл дүйнөлүк 4-конгресстин катышуучулардын мамлекеттик бийлик органдары, эл аралык уюмдар, коомдук бирикмелер, билим жана илим изилдөө мекемелердин унаа чөйрөсүндөгү мекемелер, маалымат массалык каражаттары 27-28 сентябрь 2012-ж. Санк-Петербургда СНГ мамлекетинин катышуучуларына айдоочуларды даярдоо стандарттарын иштеп чыгуу жана ал окуу жайларына талаптарды коюу маселесин чечишкен.

Германияда окутуучунун билим сапатын текшерүү процедурасында, окутуучунун ишке киришүүсү үчүн атайын комиссиянын курамы бекитилет.

Алар юрист, механик, педагог, автоинструктор ,көзөмөлдөө органынан өкүл. Анын жыйынтыгында 40% ти гана келечектеги окутуучулукка экзамен бере алат. 30% кайра тапшырууга, 30%-уруксат ала албайт[4].

Окуу процессинин төмөндүгүнө болуп жаткан экономикалык кризис чон роль ойноп жатат. Кыргызстандагы эмгек акынын төмөндүгү айдоочуларды кайрадан даярдоого болгон кызыгуусун төмөндөтөт.

Жетектөөчү өлкөлөрдүн тажрыйбасы авария деңгээлинин төмөндүгүн көргөзөт[6]:

1.Жол кыймылын камсыздоо боюнча жаңылыктарды жана жол полициясын иш аракетинын жаңылануусу;

2. Жол кыймылын жөнгө салуу ыкмаларын иштеп чыгуу, жол төшөнчүлөрүн тыкыр алмаштыруу;

3.Автотранспорт каражаттарын конструкциясын жана техникалык абалын жаңылоосу;

4 1-медициналык жардам көрсөтүү кызматынын жогору болушу;

5. Билим берүү процессинин жаңыланып туруусу;

Ушул көрсөткүчтөрдүн баарын колдонуу жол кыймыл факторлорун жөнгө салып турат. Окуу-методикалык материалдарды, нанотехнологияны колдоонуу, экспедитор, диспетчер, механик, транспорт профилиндеги юристерди камтып, иш алып баруу дагы өз натыйжасын берет.

Адабияттар:

1. Международный Форум « Безопасность на дорогах. Обязательный технический осмотр – ради безопасности жизни» 6-7 декабря 2012года Астана
2. Четвертый международный конгресс« Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» 27-28 сентября 2012 года – Санк-Петербург.
3. tengrines.kz. Общество. Интервью заместителя министра внутренних дел Ерлик Кененбаев 12 февраля 2013г
4. Эльвик Р. Справочник по безопасности дорожного движения. Эльвик Р., А. Боргер.-Копенгаген. 1996-646с
5. Дымерский В.Я., Костин А.А . Технические средства обучения водителей автомобилей : учебн. Пособие для учащихся техникумов.
6. Курымбаев С.Г. Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.
7. Шамуратов К.Т. Автомобиль транспортунун коопсуздугу . Бишкек 2015-ж.

Рецензент: к.тех.н., и.о. доцент Алсеитов М.Т