

*Шаршембиев Ж.С., Касманбетова Ч., Кулеков Н.А.,
Сагынбекова Г.С., Алымсеитова Ж.К.*

**КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНДАГЫ АВТОМОБИЛ
ЖОЛДОРУНДАГЫ ЖОЛ КЫЙМЫЛЫНЫН КООПСУЗДУК
КӨЙГӨЙЛӨРҮ ЖАНА ЖАКШЫРТУУНУН ЖОЛДОРУ**

*Шаршембиев Ж.С., Касманбетова Ч., Кулеков Н.А.,
Сагынбекова Г.С., Алымсеитова Ж.К.*

**ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА
АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

*Zh.S. Sharshembiev, Ch. Kasmanbetova, N.A. Kulekov,
G.S. Sagynbekova, Zh.K. Alymseitova*

**PROBLEMS AND WAYS TO IMPROVE SECURITY
THE ROAD THE KYRGYZ REPUBLIC**

УДК: 629.067: 653.13(575.2)

Бул макалада Кыргыз Республикасындагы жол кыймылынын коопсуздугун көйгөйлөрү каралган. Жол-транспорт кырсыктарынын негизги себептери аныкталган. Кыргыз Республикасынын автомобиль жолдорундагы кыймыл коопсуздугун жогорулатуунун жолдору сунушталган.

Негизги сөздөр: жол-транспорт кырсыгы, жол жаракааты, жол кыймылынын коопсуздугу.

В статье рассмотрены проблемы безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике. Определены основные причины дорожно-транспортных происшествий. Предложены пути повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Кыргызской Республики.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, дорожный травматизм, безопасность дорожного движения.

The article considers the problems of road safety in the Kyrgyz Republic. The main causes of road accidents are identified. The ways of increasing the safety of road traffic on the highways of the Kyrgyz Republic are suggested.

Key words: road traffic accident, road traffic injuries, road safety.

По данным за 2010 год (из отчета ВОЗ) по показателю смертности в дорожно-транспортных происшествиях (ДТП) на 100,000 человек населения в Кыргызстане с населением в 5,6 млн человек погибает в 4 раза больше, чем в Сингапуре, с населением чуть более 5 млн человек (5 086 418) и где число автотранспортных средств (АМТС) больше в 2 раза, а по сравнению с Финляндией, с населением

также в более 5 млн человек (5 364 546) погибает больше в 4 раза, и при этом количество АМТС в Финляндии в 12 раз больше, чем у нас (!).

Главной проблемой в республике является то, что в республике не проводится постоянного и всестороннего изучения всех случаев ДТП, нет единой базы данных, технические средства регулирования дорожным движением совершенно недостаточны, отсутствуют видео и фото фиксирующие оборудования и их анализ. В этом отношении Кыргызстан отстает от всех других стран по Центральной Азии (ЦА) и в Европейском регионе.

Расследование ДТП осуществляется на макро и микро уровнях. Макроуровень учитывает и изучает ДТП в общенациональном или международном масштабе. Микроуровень использует углубленные, судебные методы, исследует гораздо меньшее число аварий, но с гораздо большей степенью детализации. Для разработки эффективной стратегии решения проблем с ДТП необходимо комбинировать макро и микро уровни.

Из-за роста количества ДТП государству ежегодно наносится огромный экономический ущерб. Внешние займы на дорожные и транспортные кредиты увеличивают внешний долг республики ежегодно. Так, согласно данным Презентации «Внешние займы Кыргызстана» от 30 мая 2014 г., на основе данных Министерства транспорта КР, членами рабочей группы по мониторингу внешних займов были приведены следующие цифры: внешний долг Кыргызстана вырос с 2,5 млрд до 3,2 млрд долларов, где

1/3 (25,25%) долга составляет доля дорожных кредитов. Действующие кредитные соглашения, заключенные между Кыргызстаном и странами-донорами и МФИ на транспортные (дорожные) кредиты составили 1 258 900 173 долларов США. И этот долг продолжает увеличиваться, так согласно данным Министерства транспорта КР «Общая сумма проектов в сфере автодорог, осуществляемых в Кыргызстане, составляет \$550 млн» [1].

Также 23 сентября 2014 года в Акипресс опубликованы данные со ссылкой на проект бюджета КР на 2015 год, подготовленный Министерством финансов КР, что наибольшие объемы финансирования из средств госинвестиций из всех источников в 2015-2017 годах придутся на сектор транспорта – 47,5 млрд сомов [2].

В связи с увеличением экономического ущерба от ДТП возникает вопрос эффективности огромных государственных инвестиций на строительство и реконструкцию дорог, при отсутствии гарантий безопасности на дорогах и низкой способности его обеспечения, при таком высоком уровне аварий и ДТП, смертности и травматизма на дорогах республики, в том числе на новых, реконструированных дорогах.

При этом, экономический ущерб от ДТП в КР, составивший в 2010 г. 250 млн долларов США или **4,3% ВВП - почти в 2 раза превосходит бюджет города Бишкек, составляющий 7 млрд 74,8 млн сомов** [3].

В республике такие исследования самостоятельно не проводились и нет центров, где изучались бы все случаи ДТП, ущербы и наносимые вследствие этого семье/обществу/стране убытки.

В то же самое время, согласно данным ВОЗ, годовой темп роста ВВП в Кыргызстане имеет минусовый показатель (-1,4%), в то время как в других странах ЦА она составляет, например, в Казахстане (7,3%), Узбекистан (8,5%), Туркменистан (9,2%), Таджикистан (6,5%) [4].

Дорожно-транспортный травматизм приводит к исключению из сферы производства людей трудоспособного возраста. Гибнут или становятся инвалидами молодежь, люди трудоспособного возраста и дети. Индикаторами демографического ущерба выступают:

➤ число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях за 1 год – 1100-1250 человек. Данное количество примерно равно числу отдельно взятого населенного пункта или села в Кыргызстане. Например, в селе Арашан Таласского района Таласской области по данным последней переписи населения 2009 года в селе проживало 1099 человек, а в селе Козучак по данным переписи населения 2009 года, в селе проживают 1335 человек, т.е. речь идет о вымирании целого села за 1 год (!).

➤ число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях согласно данным ВОЗ, ежегодно по всему миру погибают 260,000 детей, в Европейском регионе – 16,000. В Кыргызстане за 5 лет

(2009-2013гг.) произошло 5433 ДТП с участием детей, ранено – 5773 детей, погибло – 622 ребенка.

Основными причинами ДТП являются:

1. Массовые нарушения ПДД со стороны водителей.

2. Коррупция и безнаказанность.

В 80% случаев виновными ДТП являются водители, около 15% ДТП случаются по вине пешеходов. И такая картина повторяется из года в год.

Большой проблемой при этом является выдача водительских прав без обучения или без надлежащего обучения, наличие коррупционных схем. К этому надо добавить неконтролируемую выдачу медицинских справок будущим водителям со стороны медицинских учреждений, без прохождения медосмотра, ставшей формальной практикой. Согласно данным Совета обороны от 24 сентября 2014 по результатам проведенной проверки автошкол был получен следующий результат: из 249 автошкол только 95 соответствуют требованиям; рекомендовано отозвать лицензии у 50 автошкол, 68 школам – рекомендовано устранить недостатки. В то же время нужно отметить большое число выдающихся водительских удостоверений. За 2013 год было выдано более 140 тысяч водительских удостоверений, за 6 месяцев 2014 года - более 40 тысяч. Исходя из информации, где уровень большинства автошкол не соответствуют необходимым требованиям, проводившейся до августа 2014 г. практики выдачи прав по самоподготовке (изменения в КоАО КР по отмене данной нормы вошли в силу с 8 августа 2014 г.), а также наличие коррупционных схем – можно не удивляться многочисленности ДТП и смертельных / тяжелых аварий по республике.

Согласно статистике, «превышение скорости» является одной из наиболее распространенных нарушений в КР и является основной причиной смертей и травматизма на дорогах: ежегодно по республике фиксируются более 100 тысяч нарушений по данной категории. В Бишкеке 40% водителей превышают установленные лимиты скорости в среднем до 20 км/ч. Вместе с тем установлено, что увеличение скорости с 60 км/ч до 75 км/ч приводит к повышению риска совершения ДТП на 56%, а шансы наехать на пешеходов увеличиваются с 18,2% до 46,3%. Во многих странах мира на городских дорогах, особенно на участках с наибольшей вероятностью столкновений с пешеходами, принята скорость движения в 50 км/ч. На сегодняшний день 59 стран, составляющих только 39% мирового населения (2,67 млрд человек) установили ограничение скорости в городах в 50 км/ч или даже менее, и позволили местным властям ужесточить эти ограничения. Если принять во внимание агрессивный стиль вождения водителей на дорогах республики и низкую культуры поведения и вождения нам следует последовать опыту многих стран, принявших этот стандарт и значительно улучшивших свое положение в сфере дорожной безопасности.

На 2 месте стоят нарушения правил маневрирования, неподчинения правилам дорожных знаков, неправильная парковка – 90-100 тысяч нарушений (ежегодно).

На 3 месте стоят нарушение правила пользования телефоном – 70-80 тысяч нарушений каждый год.

Вождение в нетрезвом состоянии – один из острых вопросов на сегодня, в связи с чем с августа 2014 г. были особо ужесточены нормы штрафа за нетрезвое вождение. Если основываться на статистике ДПС МВД КР, то ежегодно фиксируются от 10 тысяч до 18 тысячи случаев вождения в нетрезвом состоянии.

Введение в строй новых и реконструированных дорог (Бишкек-Торугарт, Бишкек-Ош и т.д.) значительно повысила скорость вождения, превышение скорости на этих участках носит массовый характер. При этом, со стороны ДПС МВД КР не раз озвучивалась закономерность придания дороге Бишкек-Торугарт статуса автомагистрали, с увеличением скорости вождения до 120 км/ч, но все остается без изменений, порождая массовые нарушения и значительные поборы со стороны нечистых на руку инспекторов ДПС, особенно в летний туристический сезон.

Как указывалось в проекте Национальной Стратегии по дорожной безопасности: «Установленная максимальная скорость не соответствует требованиям дорожных условий. Система, при которой скорость движения в населенных пунктах составляет 60 км/час, на дорогах с одной полосой движения в каждую сторону вне населенных пунктов - 90 км/час и на дорогах с двусторонним движением вне населенных пунктов - 120 км/ч не всегда является подходящей для дорожных условий в Кыргызской Республике. Подобным же образом, ограничение максимальной скорости до 90 км/ч на проезжей части с двусторонним движением (дорога с разделительной полосой) также является излишним и способствует коррупции. Скорость движения на таких дорогах следует установить на уровне 120 км/ч в соответствии с международными нормами.

Коррупция и безнаказанность – корневые проблемы, создающие условия для увеличения ДТП, тяжелых аварий, увеличения тяжких и смертельных аварий на наших дорогах. Без справедливой, прозрачной, законной работы всех структур – исправить ситуацию будет сложно. Если не искоренять эти моменты, можно прогнозировать и дальнейший рост ДТП, смертности и травматизма в большем объеме. Вдобавок ко всем проблемам, усугубляющим тяжелую ситуацию с БДД являются следственные и судебные расследования ДТП. На этапе следственного расследования ДТП сильны коррупционные проявле-

ния: можно закрыть многие ДТП по договоренности всех сторон: водители, пострадавшие, органы ДПС и следователи. Этому же способствуют нормы закона о встречном заявлении пострадавших, где виновная сторона выплачивает нанесенный ущерб и дело далее не рассматривается. Данная практика уже укоренила привычку и упрочила менталитет в участниках дорожного движения о возможности избежания наказания путем выкупа материального и морального ущерба. После разрешения ДТП таким образом, виновники-нарушители вновь создают и являются участниками ДТП.

Случаи коррупции в деле рассмотрения судебных дел по ДТП, продолжает укреплять сознание того, что путем выкупа можно закрыть и судебные дела. Приведем один лишь пример, в 2008 г. депутат Рашид Тагаев приводит такие цифры: «Ежегодно сотрудники ГАИ составляли около 14 тысяч протоколов на водителей в нетрезвом состоянии. Тогда ежегодно около 45% или 6,500 водителей лишались своих водительских прав. Когда рассмотрение этих вопросов перешло в судебные органы лишение прав сократилось до 8-9%». Действительно, такие данные заставляют задуматься.

Предлагаемые пути повышения безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах Кыргызской Республики:

1. Необходимо создать четкую вертикальную власть в самой структуре Патрульной милиции (ПМ) МВД КР; назначение инспекторов ПМ по республике должно производиться Республиканским ПМ МВД КР, чтобы установить четкую подотчетность, иначе ситуация останется прежней. При существующей практике назначения и набора сотрудников с низкой квалификацией по родственным связям и через взятки, сводит на нет результаты всякой работы по повышению БДД. При таких условиях говорить об улучшении в работе ДПС МВ КР и достижения ими лучших результатов в области дорожной безопасности не может быть и речи.

2. Необходимо постоянное повышение квалификации сотрудников ПМ посредством проведения курсов обучения, образования, подготовки, переподготовки, обмена опытом, повышения этики и морали работы сотрудников ПМ МВД КР. Введение ежегодную 3-х ступенчатую аттестацию сотрудников ПМ: 1-я ступень на уровне отдела ПМ, 2-я ступень компьютерное независимое тестирование, 3-я ступень собеседование государственной аттестационной комиссией, в состав которой должны входить компетентные лица имеющие соответствующее техническое или юридическое образование, научную степень в области эксплуатации автомобильного транспорта.

3. Ввести конкретный учет анализа ДТП, для каждого случая ДТП нужно указать данные автошколы где учился водитель нарушивший ПДД и наименование органа Государственной регистрационной службы (ГРС) выдавшее водительское удостоверение и тем самым по итогам каждого года нужно принять соответствующие меры в отношении руководителей автошкол и органов ГРС.

4. Качественно и тщательно провести медицинское обследование будущих водителей, не допускать формальное медобследование.

Литература:

1. <http://www.tazabek.kg/news:379018>
2. <http://www.tazabek.kg/news:379013>
3. <http://www.tazabek.kg/news:379100> (от 24.09.2014 Акипресс).
4. Брошюра ВОЗ «Основные показатели здоровья в Европейском регионе ВОЗ. 2010 г.
5. Акипресс от 18.03.14.

Рецензент: д.т.н. Суюнтбеков И.Э.
