

# По дороге в школу

В. Кузьмина



**Обеспечение безопасности перевозок детей – самой незащищенной категории участников дорожного движения – является актуальной проблемой, которая периодически, в зависимости от ряда факторов, становится центром внимания как органов власти нашей страны, так и широких кругов общественности. Вот и сегодня этот вопрос горячо обсуждается на различных уровнях, поскольку во многих российских регионах подошел срок обновления парка автобусов, предназначенных для перевозки школьников. Эксплуатация подвижного состава, отвечающего современным требованиям, является важнейшим фактором обеспечения безопасности перевозок детей в школы, центры образования и другие учебные заведения, расположенные, особенно в сельских местностях, вне шаговой доступности.**

Как известно, в середине первого десятилетия нынешнего века во многих регионах России были приняты целевые программы «Школьный автобус», которые приобрели особый статус в соответствии с реализацией приоритетного национального проекта «Образование». В частности, в его рамках предусматривалось в 2006–2007 годах предоставление субъектам Российской Федерации субсидий в сумме 2,08 млрд руб. на приобретение ежегодно не менее 3,5 тыс. школьных автобусов на условиях паритетного финансирования. Ответственность за реализацию проекта «Сельский школьный автобус» в рамках национального проекта «Образование» была возложена на Министерство образования и науки РФ и субъекты

Российской Федерации. Между ними заключались соответствующие соглашения, согласно которым Рособразованию брало на себя обязательство закупить и поставить в субъект определенное количество автотранспорта, а последний, в свою очередь, выделял средства на софинансирование проекта и использование школьных автобусов по назначению.

Данная программа была реализована успешно, однако, по истечении десяти лет, проблема вновь обострилась из-за выработки школьных автобусов своего ресурса.

На нее обратил внимание председатель Правительства Российской Федерации Дмитрий Медведев, который сказал: «У нас действительно страна

огромная, и не всегда школы удается строить так, чтобы дети могли дойти до школы пешком, особенно в сельской местности. Именно поэтому, напомним, 10 лет назад мы запустили федеральную программу «Школьный автобус». Парк машин, который был закуплен, тогда сыграл свою роль, но его необходимо обновлять». Новый «школьный» проект, который будет реализовываться совместно с регионами, будет запущен уже в этом году.

Но вот готова ли наша автомобильная промышленность к реализации этого широкомасштабного проекта? Для получения ответа на этот вопрос редакция «АТ» обратилась в «Группу ГАЗ», которая не только предоставила свои предложения по реализации данного проекта, но и поделилась статистическими данными по состоянию парка школьных автобусов в настоящее время.

## Парк школьных автобусов

На сегодняшний день парк автобусов для перевозки детей в Российской Федерации составляет около 32,7 тыс. единиц. Доля «Группы ГАЗ» в общем объеме парка школьных автобусов равна 88% (28 906 шт., в том числе автобусы марки ПАЗ – 16 509, КАвЗ – 4577 и ГАЗ – 7820). Остальные 12% парка приходятся на автотранспортные средства марки Hyundai, Ford, Fiat, Peugeot и др.

Преобладающая доля автобусов «Группы ГАЗ» объясняется наличием широкого модельного ряда этого автопроизводителя, доступной ценой подвижного состава, наличием разветвленной сети сервисных станций и запасных частей, надежностью и простотой в обслуживании.

Основу парка школьных автотранспортных средств составляют автобусы «Группы ГАЗ» малого класса – 73% (23 860 ед.), 4% приходится на автобусы среднего класса (1293 ед.) и 23% (7530) – на особо малый класс.

При этом 20% парка школьных автобусов находятся в эксплуатации свыше 10 лет, не соответствуют требованиям безопасности и требуют незамедлительной замены. На основании данных регистрации ГИБДД и отгрузки автопроизводителей, а также по подсчетам «Группы



Школьные автобусы ПАЗ-32053-70, Вектор и Вектор NEXT

ГАЗ», в 2016–2020 г. необходимо заменить около 19 100 школьных автобусов. Оценочная потребность в финансировании закупки автобусов в 2016–2017 г. составляет от 10 млрд в год. В 2016 году предлагается заменить 6500 автобусов, в 2017 – 4500, 2018 – 4100, 2019 – 2000 и в 2020 году – 2000 ед.

В связи с этим необходимо напомнить, что согласно Постановлению Правительства РФ от 17 декабря 2013 г. № 1177 «Об утверждении Правил организованной перевозки группы детей автобусами» для осуществления организованной перевозки группы детей должен использоваться автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен в установленном порядке к участию в дорожном движении и оснащен в установленном порядке тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

### Обеспеченность автобусами. Мировой опыт

Количество учащихся в нашей стране составляет 3,7 млн человек, в мире – 24 млн человек. Для перевозки школьников в Российской Федерации задействовано 32 683 автобуса, в мире – 440 000 автобусов.

Как видно, Россия значительно уступает лучшим мировым практикам по обеспеченности школьными автобусами. Количество автобусов на 1000 учеников в 2 раза меньше, чем за рубежом (в Российской Федерации – 8,8 ед. транспортных средств, в мире – 18,3). А вот количество учеников на один автобус в нашей стране в 2 раза выше, с учетом меньшей средней вместимости автобуса, – 113 учеников на один авто-

бус, в мире – 55 учеников на один автобус. Для достижения показателей лучшего мирового опыта, парк школьных автобусов в РФ должен составлять 67,8 тыс. автобусов различной вместимости. Достигнуть целевые показатели обеспеченности школьными автобусами позволит дополнительная закупка подвижного состава в объеме 25–30 тыс. ед. Но для этого необходима новая Федеральная программа комплексного развития парка транспортных средств для перевозки детей.

### Производственные возможности

В настоящее время производственные мощности «Группы ГАЗ» загружены не в полной мере, имеют значительные резервы и могут полностью обеспечить потребности программы обновления парка школьных автобусов. Холдинг имеет положительный опыт поставки большого объема техники в рамках Национального проекта «Образование» в 2006–2008 годах.

На сегодня компания имеет самый широкий модельный ряд автобусов для перевозки детей, покрывающий потребности городов и населенных пунктов с различной численностью населения и разным уровнем качества дорожного покрытия. Унификация модельного ряда, локализация производства в России и широкая сеть сервисных станций обеспечивает снижение эксплуатационных затрат предприятий, бесперебойное снабжение запасными частями, снижение зависимости от импорта. Выпускаемая продукция полностью соответствует требованиям ГОСТ Р 51160-98 «Автобусы для перевозки детей».

В настоящее время в модельный ряд школьных автобусов входят ПАЗ-32053/4234, ПАЗ-3204/320412, Вектор на 22–30 мест. Имеется перспектив-

ная модель – новый автобус Вектор NEXT, начало производства и старт продаж стандартной модификации которой состоялся в первом полугодии 2016 г. Сертификация производства школьной модификации намечена на конец 2016 г. – начало 2017 г., а старт в серийное производство запланирован в 2017 году.

В производственную линейку входит и школьная модификация КАВЗ-4238-45/75. Автобусы рассчитаны на 34 посадочных места: 32 для детей и 2 для взрослых сопровождающих. Все сиденья оборудуются специальными ремнями безопасности. Дополнительная ступенька поможет забраться в автобус даже самым маленьким пассажирам. В салоне каждой машины размещены кнопки экстренной связи с водителем, рабочее место которого оборудовано наружной и внутренней громкоговорящей установками. В задней части салона установлены стеллажи для ранцев. Специальные устройства препятствуют движению при открытых дверях и ограничивают скорость движения не более 60 км/ч. Все автобусы для перевозки детей оснащаются электроподогревом зеркал заднего обзора и устройством подачи звукового сигнала при движении задним ходом, а также цифровым тахографом с блоком СКЗИ. Прекрасно зарекомендовавшие себя, такие автобусы отличаются комфортом и надежностью, экономически выгодны в обслуживании. Надо отметить, что последний аргумент имеет немаловажное значение для образовательных учреждений. Начиная с 2006 года, в рамках программы «Школьный автобус», «Группа ГАЗ» уже поставила в регионы страны более 5,5 тысяч автобусов КАВЗ-4238.