

Техника и технология транспорта: научный Интернет-журнал <http://www.transport-kgasu.ru>
2021. № 4 (23) http://transport-kgasu.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=10&Itemid=2
URL статьи: <http://transport-kgasu.ru/files/N23-17OYP421.pdf>

Статья опубликована 15.12.2021

Ссылка для цитирования этой статьи:

Лавриков И.Н., Михеева Е.С. Транспортные средства, предназначенные для перевозки детей в общеобразовательные учреждения // Техника и технология транспорта. 2021. № 4 (23). С. 17. URL: <http://transport-kgasu.ru/files/N23-17OYP421.pdf>

УДК 656.02

Лавриков И.Н. – кандидат экономических наук, доцент

E-mail: lin.555@mail.ru

Михеева Е.С. – магистрант

E-mail: pirog0011@mail.ru

Тамбовский государственный технический университет, г. Тамбов, Россия

**Транспортные средства, предназначенные для перевозки
детей в общеобразовательные учреждения**

Аннотация

Анализируются основные структурные компоненты школьного транспорта в Российской Федерации: конструктивные особенности транспортных средств и законодательная база; текущая ситуация с парком автобусов, используемых для перевозки детей.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, школьный автобус, перевозка, дети, школьники, образовательное учреждение.

Организованные перевозки детей к образовательным учреждениям производятся при помощи специализированного транспорта. К таким перевозкам предъявляются довольно строгие требования. В статье рассматриваются такие вопросы как: на что обращают внимание при покупке подвижного состава для организованной перевозки детей, какова процедура регистрации таких автомобилей, включены ли расходы на регистрацию, техосмотр и обязательное страхование в первоначальную стоимость автомобиля.

Анализируются основные структурные компоненты школьного транспорта в Российской Федерации: конструктивные особенности транспортных средств и законодательная база; текущая ситуация с парком автобусов, используемых для перевозки детей. Объектом исследования являются транспортные средства для перевозки детей. По итогу статьи была определена проблема транспортных средств для перевозки детей и даны рекомендации.

Результаты и их обсуждение

В ходе образовательной деятельности в учебных заведениях возникает необходимость перевозки групп детей на автобусе. Это может быть поездка в школу, учебные экскурсии и т.д. Практика показывает, что организация школьного транспорта имеет четкую социальную цель и решает многие проблемы не только в учебном процессе, но и в общем развитии детей и молодежи, особенно это касается сельской местности, предоставляя им доступ к различным дополнительным образовательным услугам (спортивные и художественные школы, посещение театров и музеев) [1, 2].

Для России проблема школьного транспорта относительно молода. В 2001 году в рамках государственного проекта «Образование» была создана президентская программа «Сельский школьный автобус» [3]. Особенностью использования школьного транспорта для России является возможность найма транспорта для проведения мероприятий «одного дня». Можно заказать российский школьный автобус для всех видов трансферов, экскурсий, перевозки детей в медицинские учреждения и т.д. Поэтому в России этот вид транспорта рассматривается как универсальный вид транспорта для детей, а не как узкоспециализированный, ориентированный на школу. Сегодня одним из приоритетов в развитии российского транспортного комплекса является интеграция России в мировой рынок транспортных услуг. Эта потребность стала одним из основных стимулов для внедрения IT-технологий, модернизации и оптимизации в

сфере пассажирского транспорта, включая школьный транспорт. Мировой опыт показывает, что гораздо целесообразнее возить детей в школу, чем строить много маленьких школ, так же понятно, что небольшие школы не дают качественного образования [4].

В целях предотвращения ДТП при организованной перевозке групп детей автобусами в Российской Федерации введены специальные требования к таким перевозкам. Эти требования определяются Правилами организованной перевозки групп детей автобусами, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2020 г. № 1527, и Правилами дорожного движения, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 года № 090. В соответствии с вышеуказанными Правилами, к автобусам, перевозящим детей, предъявляются следующие требования:

1. Назначение и конструкция автобуса должны соответствовать техническим требованиям к пассажирскому транспорту, позволять участвовать в дорожном движении в установленном порядке и быть оборудованы спидометром и аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в установленном порядке.

2. Автобусы также должны быть оборудованы мигающим желтым или оранжевым сигнальным фонарем, установленным на крыше или над ней, который должен быть включен, когда автобус перевозит детей.

3. Автобусы должны иметь опознавательный знак «Перевозка детей».

4. Скорость автобусов, осуществляющих организованную перевозку детей, не должна превышать 60 км/ч.

Помимо вышеуказанных требований к автобусам, при организации перевозки детей устанавливаются особые требования к водителям, сопровождающим лицам, транспортным документам и уведомлению ГИБДД о предстоящей перевозке [5].

Школьные автобусы для образовательных учреждений должны быть припаркованы на охраняемой стоянке или в месте, гарантированном договором. Они могут использоваться только для перевозки детей. Для перевозки детей в 2021 году разрешено использовать автобусы, соответствующие установленным законом требованиям к школьным автобусам, перевозящим детей.

Состояние автомобиля должно быть проверено техническим инспектором. Эти обязанности может выполнять лицо, имеющее профессиональное образование в области технического обслуживания и ремонта автотранспортных средств. Если человек имеет соответствующую квалификацию, он может отвечать за техническое состояние и безопасность дорожного движения. Это лицо назначается административным актом. В административном регламенте указаны задачи инспектора: предрейсовый и предсменный осмотр технического состояния транспортного средства; фиксация результатов осмотра. Технический осмотр проводится для оценки соответствия автомобиля обязательным требованиям безопасности.

Порядок и периодичность проведения технического осмотра транспортных средств, находящихся в эксплуатации, основывается на следующих положениях:

– в соответствии с Федеральным законом № 170-ФЗ от 1 июля 2011 года «О техническом осмотре транспортных средств и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»;

– постановление Правительства РФ от 15 сентября 2020 г. № 1434 «Об утверждении Правил проведения технического осмотра транспортных средств, а также о внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Автобусы подлежат техническому осмотру каждые шесть месяцев со дня первого технического осмотра, проведенного до заключения договора ОСАГО в году, следующем за годом, в котором было застраховано транспортное средство.

Нарушение требования о перевозке детей наказывается штрафом. Минимальный размер штрафа составляет 3 000 рублей для водителей, 25 000 рублей для должностных лиц и 100 000 рублей для предприятий.

В России существует 12 марок автобусов для перевозки детей, которые прошли сертификацию на тип транспортного средства и соответствуют ГОСТ Р 51160-98 «Автобусы для перевозки детей. Технические требования»: школьный автобус HYUNDAI COUNTY, школьный автобус ISUZU-ATAMAN, школьный автобус класса В на базе IVECO DAILY 50C15VH, КаВЗ-4238-05, ЛиАЗ-525626-20.

Главной особенностью и недостатком российской индустрии школьных автобусов является отсутствие в Российской Федерации профессиональных заводов по производству школьных автобусов, что является следствием несовершенной и молодой инфраструктуры школьного автобусного транспорта. В результате, существуют явные различия в разработке и внедрении систем безопасности, комфорта и пропускной способности по сравнению с аналогичным опытом в области школьного транспорта за рубежом. С 1 января 2021 года дети должны будут ездить в автобусах по-новому. Требования к автобусам были упрощены – теперь нет возрастного ограничения к сроку службы автобуса. Ранее хотели ввести правило, согласно которому возраст автобусов не должен превышать 10 лет. Но правило было отменено.

По мнению многих авторитетных экспертов, перевозка детей в автобусах, находящихся в эксплуатации более десяти лет, очень опасна и должна быть запрещена законом [6]. В 2020 году было выявлено более 2500 нарушений правил перевозки групп детей, из них 250 – в отношении юридических лиц и 870 – в отношении должностных лиц. Аварии с участием детских автобусов составляют 0,35% от всех ДТП [7]. Зарегистрировано множество технических сбоев при эксплуатации автобусов. В Москве, например, ежедневно до 60 междугородних автобусов задерживаются на парковках из-за неисправности рулевого управления или тормозной системы.

Чем дольше используются школьные автобусы, тем больше проблем возникнет в будущем с точки зрения бюджетирования и планирования, поскольку такие транспортные средства, так называемые «желтые школьные автобусы», в основном приобретаются на региональные и федеральные средства [8, 9].

Все дело в экономике детских перевозок. Когда автобус проработал несколько лет, его переводят на «детей», потому что детский транспорт работает всего несколько часов в день.

Мы должны говорить об ответственности руководства транспортных компаний не только в плане ремонтпригодности оборудования, но и в плане профессионализма тех, кому доверена перевозка детей. Кроме того, организованная перевозка детей должна находиться под особым контролем дорожной полиции и местных властей.

К решению проблемы должны быть привлечены не только органы исполнительной власти, но и законодатели, и общественность.

Заключение

В Российской Федерации предоставление автобусов в рамках школ позволило улучшить условия обучения, ежедневно доставляя 136 000 учеников в образовательные учреждения, в основном здесь идет речь о сельских школах. В результате написания статьи, были выявлены 2 основных проблемы: в РФ практически нет производства школьных автобусов и школьным учреждениям часто достаются автобусы для перевозки детей, находящиеся уже некоторое время в эксплуатации. Внедрение полученных знаний и опыта, проведение исследований на базе других стран и адаптация их к российским условиям являются привилегированными видами деятельности. Это относится не только к дизайну, но и к сложности школьного транспорта в целом. Российская Федерация располагает материальными, научными, производственными и человеческими ресурсами для разработки этой проблемы. Общество, основанное на правах человека, не может существовать без пристального внимания к проблемам детей, в частности, через создание условий для доставки юных граждан в школу и предоставления школьникам доступа к качественному и полному общему образованию. Стоит пересмотреть закон о перевозках детей к образовательным учреждениям и внести пункт о сроке службы школьного транспорта.

Список библиографических ссылок

1. Гуськов А.А., Молодцов В.А. Эксплуатация школьного автобуса // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. 2014. № 2 (51). С. 49-53.
2. Гуськов А.А., Молодцов В.А. Организация перевозок детей школьными автобусами // Автотранспортное предприятие. 2015. № 10. С. 14-17.
3. Анохин С.А. Развитие направления «сельский школьный автобус» // Вопросы современной науки и практики. Университет им. В.И. Вернадского. 2012. № 1 (37). С. 1-15.

4. Гуськов А.А. Транспортные и погрузо-разгрузочные средства: учеб. пособие / А.А. Гуськов, В.А. Молодцов, В.С. Горюшинский. – Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2017. – 98 с.
5. Пеньшин Н.В. Документооборот в сфере автоперевозок: учеб. пособие / Н.В. Пеньшин, Н.Ю. Залукаева, А.А. Гуськов. – Тамбов: Изд-во ТГТУ, 2013. – 84 с.
6. Гуськов А.А., Анохин С.А. Проблема обновления подвижного состава в автотранспортных предприятиях // Автотранспортное предприятие. 2016. № 11. С. 47-51.
7. Показатели состояния безопасности дорожного движения // Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.10.2021).
8. Гуськов А.А., Залукаева Н.Ю. Городской наземный общественный транспорт: проблемы и перспективы развития // Научное обозрение. 2017. № 13. С. 79-83.
9. Анохин С.А. Автомобильный транспорт как элемент качества жизни, экономики природопользования и экономики устойчивого развития городов // В.И. Вернадский: Устойчивое развитие регионов. Материалы Межд. науч.-практ. конф. 2016. С. 249-254.

Lavrikov I.N. – candidate of economic sciences, associate professor

E-mail: lin.555@mail.ru

Mikheeva E.S. – graduate student

E-mail: pirog0011@mail.ru

Tambov State Technical University, Tambov, Russia

Vehicles designed to transport children to educational institutions

Abstract

The main structural components of school transport in the Russian Federation are analyzed: design features of vehicles and the legislative framework; the current situation with the fleet of buses used to transport children.

Keywords: automobile transport, school bus, transportation, children, schoolchildren, educational institution.

Reference list

1. Guskov A.A., Molodtsov V.A. School bus operation // Issues of modern science and practice. V.I. Vernadsky University. 2014. No. 2 (51). P. 49-53.
2. Guskov A.A., Molodtsov V.A. Organization of transportation of children by school buses // Motor transport enterprise. 2015. No. 10. P. 14-17.
3. Anokhin S.A. Development of the direction "rural school bus" // Issues of modern science and practice. V.I. Vernadsky University. 2012. No. 1 (37). P. 1-15.
4. Guskov A.A. Transport and loading and unloading facilities: studies. manual / A.A. Guskov, V.A. Molodtsov, V.S. Goryushinsky. - Tambov: Publishing House of TSTU, 2017. - 98 p.
5. Peshin N.V. Document management in the field of road transport: studies. manual / N.V. Peshin, N.Y. Zalukaeva, A.A. Guskov. - Tambov: Publishing House of TSTU, 2013. - 84 p.
6. Guskov A.A., Anokhin S.A. The problem of updating rolling stock in motor transport enterprises // Motor transport enterprise. 2016. No. 11. P. 47-51.
7. Indicators of the state of road safety // Access mode: <http://stat.gibdd.ru/> (reference date: 17.10.2021).
8. Guskov A.A., Zalukaeva N.Yu. Urban ground public transport: problems and prospects of development // Scientific review. 2017. No. 13. P. 79-83.
9. Anokhin S.A. Automobile transport as an element of quality of life, economics of environmental management and economics of sustainable urban development // V.I. Vernadsky: Sustainable development of regions. Materials of the International Scientific and Practical Conference 2016. P. 249-254.