

Міністерство
інфраструктури України



Департамент
безпеки на транспорті



АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА ТА АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ЗА 2015 РІК



інформаційно-аналітичні та презентаційні
матеріали



Київ – 2016

АНОТАЦІЯ

ПІДГОТОВЛЕНО:

Департаментом безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України

ПІДГОТУВАЛИ:

В.М. Коськовецький, Д.І. Міков, О.В. Тищенко., І.А. Сулицька, Д.Є. Саламатнікова

АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА ТА АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ЗА 2015 РІК

Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік (далі – Аналіз) розроблений на основі результатів проведеного аналізу катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, транспортних подій та аварійних ситуацій, що сталися на транспорті в Україні протягом 2015 року, та містить інформаційно-аналітичні та презентаційні матеріали про стан: безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензії, на відомчому автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України, на міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, на залізницях, в господарствах та на залізничних переїздах Державної адміністрації залізничного транспорту України, на підприємствах міжгалузевого промислового залізничного транспорту; безпеки польотів на комерційній (транспортній) авіації, авіації з виконання авіаційних робіт (у тому числі учбово-тренувальних польотів) та авіації загального призначення (у тому числі приватній авіації); безпеки судноплавства на водному (морському і річковому) транспорті (у тому числі за участю маломірних (малих) суден); безпеки під час експлуатації автомобільних доріг загального користування, а також безпеки під час перевезення небезпечних вантажів залізничним, авіаційним, морським і річковим транспортом.

Аналіз підготовлено фахівцями Департаменту безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України з використанням інформаційно-аналітичних, презентаційних та інших довідкових матеріалів, наданих Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті, Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті, Державною авіаційною службою України, Державним агентством автомобільних доріг України, Державною адміністрацією залізничного транспорту України, Державною спеціальною службою транспорту, Національним бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні, приватним акціонерним товариством «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту», українським державним підприємством поштового зв'язку «Укрпошта», державним підприємством «Адміністрація морських портів України», державними підприємствами – морськими торговельними портами України та іншими підприємствами, установами та організаціями, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України.

Аналіз підготовлений без врахування показників аварійності на транспорті в Україні за 2015 та 2014 роки по АР Крим та м. Севастополь, а також території проведення АТО. У зв'язку з цим, всі інформаційно-аналітична та інша довідкова інформація, яка міститься в тексті цього аналізу (таблиці, рисунки, діаграми) не містить показників аварійності за 2015 та 2014 роки по АР Крим та м. Севастополь, а також території проведення АТО.

Аналіз призначений для працівників структурних підрозділів апарату Міністерства інфраструктури України, центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України, підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України з метою його використання та врахування в повсякденній роботі, направлений на підвищення рівня безпеки руху, польотів, судноплавства.



ЗМІСТ

| | | |
|-------|--|-----|
| 1 | Анотація | 2 |
| 2 | Зміст | 3 |
| 3 | Вступ | 4 |
| 4 | Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік | 17 |
| 5 | Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік | 32 |
| 5.1 | Авіаційний транспорт | 33 |
| 5.1.1 | Стан аварійності та безпеки польотів на авіаційному транспорті | 34 |
| 5.2 | Водний транспорт | 45 |
| 5.2.1 | Стан аварійності та безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті та на маломірних (малих) судах | 46 |
| 5.3 | Залізничний транспорт | 52 |
| 5.3.1 | Стан аварійності та безпеки руху на залізничному транспорті загального користування | 53 |
| 5.3.2 | Стан аварійності та безпеки руху на міжгалузевому промисловому залізничному транспорті | 92 |
| 5.3.3 | Стан аварійності та безпеки руху на залізничних переїздах | 100 |
| 5.4 | Автомобільний транспорт | 108 |
| 5.4.1 | Стан аварійності та безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування | 109 |
| 5.4.2 | Стан аварійності та безпеки руху на відомчому автомобільному транспорті | 126 |
| 5.5 | Міський електричний транспорт | 134 |
| 5.5.1 | Стан аварійності та безпеки руху на міському електричному транспорті | 135 |
| 6 | Дорожнє господарство | 141 |
| 6.1 | Стан аварійності та безпеки руху в галузі дорожнього господарства | 142 |
| 7 | Перевезення небезпечних вантажів | 145 |
| 7.1 | Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства при перевезенні небезпечних вантажів | 146 |



ВСТУП

Протягом 2015 року Мінінфраструктури здійснювалося формування та забезпечувалася реалізація державної політики у сфері безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування, на перевезення яким видано ліцензію, на відомчому автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, на міському електричному (трамвай, тролейбус) транспорті, залізничному транспорті, у галузі дорожнього господарства, безпеки польотів на авіаційному транспорті, безпеки судноплавства на водному (морському, річковому) транспорті, (далі – безпека руху, польотів, судноплавства), а також безпеки під час перевезення небезпечних вантажів залізничним, авіаційним та водним транспортом.

Незважаючи на вжиття з боку Мінінфраструктури системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті та проведення роботи із попередження виникнення транспортних подій, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

При загальному зменшенні у 2015 році загальної кількості аварійних подій на транспорті на 24,4 % (з 2964 подій до 2240 подій), а також зменшенні загальної кількості травмованих осіб у цих подіях на 8,9 % (з 989 осіб до 901 особи), збільшилася тяжкість наслідків цих подій. Зокрема, кількість загиблих зросла на 40,5 % (з 84 осіб до 118 осіб).

За абсолютними показниками аварійності за 2015 рік в порівнянні з 2014 роком на авіаційному транспорті сталося на 5,9 % менше авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, на водному транспорті відбулося збільшення кількості аварійних подій на 17 подій, на залізничному транспорті загального користування та промислового залізничному транспорті відбулося зменшення кількості подій на 9,5 %, на автомобільному транспорті загального користування – зменшення кількості ДТП на 36,9 %, на міському електричному транспорті – збільшення кількості ДТП на 8,2 %.

Водночас збільшилась кількість загиблих осіб на авіаційному транспорті (на 71,4 % – з 7 осіб до 12 осіб), на водному транспорті (на 24 особи – з 7 осіб до 31 особи) та на автомобільному транспорті загального користування (на 18,3 % – з 60 осіб до 71 особи). Що ж стосується травмованих осіб, то їх кількість збільшилась лише на водному транспорті (на 25 осіб – з 1 особи до 26 осіб) та на залізничному транспорті загального користування (на 3 особи).

Також у 2015 році при збільшенні кількості ДТП на залізничних переїздах залізниць України на 9,0 % у порівнянні з 2014 роком, відбулося зменшення кількості загиблих осіб в результаті цих ДТП на 31,6 % (з 19 осіб до 13 осіб) та кількості травмованих осіб на 5,9 % (з 34 осіб до 32 осіб).

Слід зазначити, що у 2015 році питання щодо стану справ з безпеки руху, польотів, судноплавства двічі розглядалися на засіданнях Комісії Міністерства інфраструктури України з питань безпеки транспорту:

- у лютому – за підсумками 2014 року;
- у серпні – за підсумками I півріччя 2015 року.

У лютому 2016 року були розглянуті питання щодо стану справ з безпеки руху, польотів, судноплавства за підсумками всього 2015 року.

Окрім цього, в підгалузях транспорту проводились засідання Колегій, Рад і відповідних Комісій з питань безпеки руху, польотів, судноплавства.

Відповідно до систем управління безпекою на транспорті на підприємствах, установах та організаціях галузі транспорту та дорожнього господарства проводились планові «Дні безпеки» та «Місячники безпеки».

Разом з тим, у 2015 році продовжувалися роботи щодо реалізації галузевих програм з безпеки руху, польотів, судноплавства, серед яких:

Галузева програма з безпеки польотів на 2014-2016 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури від 15.01.2014 № 18;

Галузева програма забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури від 04.04.2013 № 210 (із змінами);

Галузева програма забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки, затверджена наказом Мінінфраструктури від 28.11.2013 № 960 (із змінами).

При цьому, для покращення технічного стану та належного забезпечення безпеки руху поїздів та автомобільного транспорту, Укрзалізницею протягом 2015 року завершувалася відповідна робота стосовно реалізації та виконання Галузевої програми забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах на 2011-2015 роки.

Слід зазначити, що не усі заходи вказаних галузевих програмних документів, виконання яких було передбачено на 2015 рік, виконані в повному обсязі. Серед основних факторів, що це зумовили, зокрема були:

- оптимізація у 2015 році деяких центральних органів виконавчої влади, зокрема реорганізація Укртрансінспекції, Укрморрічінспекції та утворення Укртрансбезпеки;

- продовження у першому півріччі 2015 року мораторію на здійснення заходів державного нагляду (контролю) за суб'єктами господарювання (підприємствами, установами та організаціями, а також фізичними особами – підприємцями), що здійснюють господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів;

- відсутність коштів на реалізацію заходів, що потребували фінансування;
- схвалення Урядом розроблених Мінінфраструктури на виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони та Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014-2017 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р, планів імплементації деяких актів законодавства ЄС у сферах авіаційного, автомобільного, водного та залізничного транспорту, у тому числі і у сфері безпеки руху, польотів, судноплавства.

Також протягом 2015 року Мінінфраструктури та причетними представниками галузі здійснювалися в межах компетенції заходи, передбачені планом заходів щодо реалізації Стратегії підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2015 року, затвердженим

розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2012 № 140-р, а також заходи щодо реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів від 20.10.2010 № 2174-р.

В той же час на діяльність у галузі транспорту в значній мірі вплинули ратифікація Україною в вересні 2014 року Угоди про Асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі – Угода про асоціацію) та прийняття наприкінці 2014 року Коаліційної угоди, яка є невід'ємною частиною Стратегії сталого розвитку «Україна - 2020», та відповідної Програми діяльності Кабінету Міністрів України.

Зазначені документи поставили перед транспортною галуззю такі пріоритети як розвиток конкуренції на транспорті, недискримінаційний доступ нових суб'єктів на ринок, в тому числі справедливий доступ до об'єктів транспортної інфраструктури; ефективне управління державними активами транспортної інфраструктури; підвищення рівня безпеки на транспорті, що матиме наслідком зменшення смертельних випадків, а також наближення до 49 директив та регламентів ЄС.

У зв'язку з цим, основні пріоритетні напрями реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року залишилися незмінні, та здебільшого у 2015 році робота з їх впровадження була спрямована на:

- проведення реформ управління транспортним сектором та створення законодавчої бази з їх провадження, а також підвищення ефективності цих процесів;
- створення системи для впровадження Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони;
- забезпечення роботи транспортної системи в умовах зменшеного фінансування та воєнних дій на сході України;
- послідовний розвиток транспортної інфраструктури та підвищення якості надання транспортних послуг;
- забезпечення безпеки транспортних процесів та екологічної безпеки.

Поряд з цим, представники Мінінфраструктури та галузі в цілому протягом 2015 року брали активну участь у заходах як національного, так і міжнародного характеру, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху, польотів, судноплавства.

З метою, належного забезпечення виконання Україною Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 № 847-р, яким затверджено План заходів з імплементації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2014-2017 роки, протягом 2015 року Мінінфраструктури спільно з представниками галузі продовжувалася робота щодо імплементації у національне законодавство України європейських норм та стандартів ЄС, зокрема і у сфері транспорту.

Також вивчалися європейські стандарти у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема прийнятий міжнародний стандарт ISO 39001:2012 «Road traffic safety (RTS) management system – Requirements with guidance for use».

За результатами цього вивчення у 2015 році ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спільно з технічним комітетом ТК – 80 «Дорожній транспорт» розроблено ДСТУ ISO 39001:2015 «Система управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова щодо застосування (ISO 39001:2012, IDT)». При цьому, ДСТУ затверджено наказом ДП «УкрНДНЦ» від 21.08.2015 № 101 «Про прийняття нормативних документів України, гармонізованих з міжнародними та європейськими нормативними документами, національних стандартів України, скасування нормативних документів України та міждержавних стандартів в Україні».

Згідно наказу ДП «УкрНДНЦ» від 01.10.2015 № 122 «Про прийняття національного стандарту України гармонізованого з міжнародними нормативними документами, скасування нормативних документів України та міждержавних стандартів в Україні» встановлено дату надання чинності ДСТУ ISO 39001:2015 з 01.01.2016.

Окрім цього, з метою належного виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, і як результат – якнайшвидшого наближення національного законодавства України у сфері безпеки до вимог ЄС та найкращих європейських практик, Мінінфраструктури протягом 2015 року проводилася робота щодо впровадження інструментів технічної допомоги ЄС в частині покращення стану безпеки руху на автомобільному, залізничному транспорті, а також під час перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту.

У зв'язку з цим, з метою надання допомоги Мінінфраструктури для покращення ситуації у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема комерційних автомобільних перевезень в Україні у відповідності до технічних вимог ЄС та передового світового досвіду, зменшення кількості ДТП і смертельних випадків, до яких вони призводять на комерційному автомобільному транспорті, для забезпеченні достатньої інституційної спроможності, в Мінінфраструктури протягом 2015 року реалізовувався проекту технічної допомоги ЄС Twinning «Підтримка Міністерства інфраструктури України з питань підвищення безпеки комерційних автоперевезень» (далі – проект Twinning).

Так, за результатами спеціальної тендерної процедури, що відбулася у травні 2014 року в приміщенні Представництва ЄС в Україні, у якості партнерів-виконавців вказаного проекту Twinning обрані чотири інституції з трьох держав-членів ЄС: Головний інспекторат дорожнього транспорту (GITD) Республіки Польща, Федеральний офіс з вантажних перевезень (BAG) Федеративної Республіки Німеччина, Федеральний науково-дослідний інститут дорожнього господарства (BASt) Федеративної Республіки Німеччина та Державна дорожньо-транспортна інспекція (SRTI) при Міністерстві транспорту та комунікацій Литовської Республіки.

Загальне завдання цього проекту Twinning полягає у покращенні безпеки комерційних автомобільних перевезень в Україні у відповідності до технічних вимог ЄС та передового світового досвіду та зменшенні кількості ДТП і тяжкості їх наслідків.

При цьому, в структуру проекту Twinning включено такі компоненти:

- система управління безпекою дорожнього руху на автомобільному транспорті (Компонент А);
- підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів автомобільних перевізників (Компонент В);
- сертифікація транспортних засобів, їх частин та обладнання (Компонент С);
- технічне розслідування ДТП (Компонент D).

Як результат, реалізація зазначеного проекту Twinning сприятиме:

- підвищенню спроможності з організації управління безпекою руху на автотранспорті, визначені відповідної інституційної структури, а також розробленні відповідних правил та процедур;
- розробці нормативно-правової бази для системи підтвердження професійної компетентності водіїв та менеджерів автомобільних перевізників відповідно до Директиви 2003/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 липня 2003 року про початкову кваліфікацію і періодичну підготовку водіїв деяких видів автомобільного транспорту для перевезення товарів або пасажирів, що вносить зміни до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і Директиви Ради 91/439/ЄЕС та відміняє Директиву Ради 76/914/ЄЕС та Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту і Ради від 21 жовтня 2009 року, що встановлює спільні правила щодо умов, яких треба дотримуватись для зайняття діяльністю оператора автомобільних перевезень, та скасовує Директиву Ради 96/26/ЄС;
- розробці нормативно-правової бази для системи підтвердження відповідності транспортних засобів, їх частин та обладнання відповідно до Директиви 2007/46/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС від 5 вересня 2007 року, що встановлює рамки для затвердження автотранспортних засобів та причепів до них, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова Директива);
- розробці нормативно-правової бази для технічного розслідування ДТП за участю комерційного автомобільного транспорту.

Також протягом 2015 року представниками Мінінфраструктури та галузі здійснювалися заходи з реалізації проекту технічної допомоги ТРАСЕКА «Безпека дорожнього руху II» та ТРАСЕКА «Морський захист та безпека II».

Основні показники діяльності транспортного сектору.

Щодо основних показників діяльності відповідних галузей транспорту та дорожнього господарства, то за підсумками 2015 року спостерігалось системне зниження обсягів пасажирських та вантажних перевезень всіма видами транспорту.

Зменшення обсягів пасажирських перевезень відбулося за рахунок спаду попиту на перевезення автомобільним та авіаційним транспортом та є продовженням негативних тенденцій, які сформувались в результаті нестабільної політичної та економічної ситуації в Україні. Зменшення обсягів перевезень вантажів відбулось, головним чином, за рахунок зниження перевезень залізничним транспортом, зокрема на Донецькій залізниці та у сполученні з Російською Федерацією. Основним фактором, який вплинув на зниження обсягів перевезень, є напружена ситуація на сході України, де у результаті бойових дій пошкоджена інфраструктура, що не дає змогу у повному обсязі забезпечити нормальну та безпечну роботу транспорту і, як наслідок, спостерігається спад або зупинка промислового виробництва.

Підприємствами транспорту у 2015 році перевезено 601,0 млн. т вантажів, що становить 89,4 % від обсягів 2014 року.

У 2015 році залізницями України перевезено у внутрішньому сполученні та на експорт 294,3 млн. т вантажів, що на 9,5 % менше, ніж у 2014 році. Перевезення хімічних і мінеральних добрив знизилося на 12,0 %, нафти і нафтопродуктів – на 12,1 %, чорних металів – на 14,1 %, будівельних матеріалів – на 16,0 %, коксу – на 17,8 %, брухту чорних металів – на 20,9 %, кам'яного вугілля – на 23,0 %. Разом з тим відправлення зерна та продуктів перемелу збільшилось на 14,1 %, цементу й залізної та марганцевої руди – на 0,7 %, лісових вантажів – на 0,3 %.

Обсяг переробки в межах акваторій морських портів склав 144,6 млн. т (на 1,3 % більше у порівнянні з 2014 роком)

У порівнянні з показниками 2014 року переробка експортних вантажів збільшилась на 0,9 % (103,9 млн т), імпортних – збільшилась на 12,7 % (17,9 млн. т), внутрішнього сполучення збільшилась на 97,9 % (6,84 млн. т). Переробка транзитних вантажів скоротилася на 21,8 % (15,9 млн. т).

За підсумками 2015 року усіма видами транспорту виконано пасажирооборот в обсязі 97,3 млрд. пас. км, що становить 91,5 % від обсягу 2014 року. Послугами пасажирського транспорту скористалися 5175,7 млн. пасажирів, або 87,7 % від обсягу 2014 року.

На залізничному транспорті за 2015 рік виконання плану капітальних інвестицій по регіональним філіям ПАТ «Укрзалізниця» становить 2105,7 млн. грн., або 70,9 % від запланованих обсягів.

У дорожньому господарстві у 2015 році відповідно до Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696, обсяг виконаних робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту за 2015 рік за оперативними даними становить 546 187,77 тис. грн.

У морегосподарському комплексі на підприємствах морського транспорту загальний обсяг капітальних інвестицій у 2015 році склав 909,99 млн. грн.

В авіаційній галузі у 2015 році діяльність авіаційної галузі України забезпечували 20 аеропортів, 21 вітчизняна та 35 іноземних авіакомпаній з 29 країн світу та державне підприємство з організації повітряного руху «Украерорух» (ДП ОПР «Украерорух»).

Реформування транспортного сектору.

Протягом 2015 року Мінінфраструктури продовжувалися роботи та здійснювалися відповідні заходи щодо проведення реформ у всіх сферах транспорту та у галузі дорожнього господарства.

Так, у 2015 році Мінінфраструктури завершувалося реформування центральних органів виконавчої влади, діяльність яких спрямовується та координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України.

Зокрема, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» утворено Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпеку), реорганізувавши шляхом злиття Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекцію) та Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекцію), та підпорядкувавши Службі, що утворюється, Державну спеціальну службу транспорту (Держспецтрансслужбу).

Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, відповідно до якого Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сфері безпеки на автомобільному транспорті загального користування, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства).

Основними завданнями Укртрансбезпеки є:

- реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі – автомобільний транспорт), міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;

- внесення на розгляд Міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті та у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;

- здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті;

- надання у передбачених законом випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного, морського та річкового транспорту.

Укртрансбезпеку зареєстровано в Єдиному державному реєстрі юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців, а постановою Кабінету Міністрів України від 26.06.2015 № 592 «Деякі питання забезпечення діяльності Державної служби України з безпеки на транспорті» встановлено граничну чисельність працівників апарату та територіальних органів Укртрансбезпеки.

При цьому, розпорядженням Кабінету Міністрів України від 16.12.2015 № 1378 «Питання Державної служби з безпеки на транспорті» на Державну службу з безпеки на транспорті покладено виконання функцій і повноваження Укртрансінспекції та Укрморречінспекції, що припиняються.

В галузі залізничного транспорту протягом 2015 році робота щодо реформування галузі проводилась у відповідності до Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 років у 2-х напрямках:

- створення нового органу управління та господарського суб'єкта в сфері залізничного транспорту у відповідності до визначених раніше правових, економічних та організаційних особливостей утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування;

- удосконалення системи державного управління та регулювання у сфері залізничного транспорту, створення умов для розвитку конкуренції на ринку залізничних перевезень, забезпечення недискримінаційного доступу суб'єктів господарювання різних форм власності до залізничної інфраструктури шляхом закріплення цих норм в законі України про залізничний транспорт та інше.

Зокрема, на виконання завдань і заходів Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010 – 2019 роки, відповідно до Закону України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» ще у 2014 році, а саме 25.06.2014 Кабінетом Міністрів України було прийнято постанову № 200 «Про утворення публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», яка набула чинності 04.07.2014.

У зв'язку з цим, прийнято низку нормативно-правових актів, серед яких зокрема:

02.09.2015 Кабінетом Міністрів України прийнято постанову № 735 «Про затвердження Статуту публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» та інші заходи, пов'язані з утворенням публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (опубліковано 29.09.2015).

07.10.2015 Кабінетом Міністрів України прийнято постанову № 815 «Про деякі питання правління публічного акціонерного товариства «Українська залізниця».

21.10.2015 відбулася державна реєстрація публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» (код ЄРДПОУ 40075815).

Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.11.2015 № 1239 затверджено склад наглядової ради та ревізійної комісії Товариства, а з 01 грудня 2015 року ПАТ «Українська залізниця» розпочала свою господарську діяльність.

З метою упровадження вертикально-інтегрованого управління за видами бізнесу, прозорості фінансових потоків та підвищення ефективності діяльності національної залізничної компанії розпочато структурну реформу: утворено 29 філій на базі майнових комплексів державних підприємств, реорганізованих шляхом злиття, у тому числі 6 регіональних – на базі майнових комплексів залізниць, 23 функціональних, та 1 представництво.

Реєстрація ПАТ «Українська залізниця» завершила процес корпоратизації Укрзалізниці, та відповідно перший етап реформ.

В галузі дорожнього господарства реформування системи державного управління автомобільними дорогами забезпечувалося відповідно до Концепції реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування та Плану заходів щодо її реалізації.

Концепцією передбачається розмежування повноважень щодо управління дорогами залежно від їх підпорядкованості та підвищення рівня відповідальності місцевої влади за інфраструктуру місцевого значення.

Укравтодором підготовлено перелік автомобільних доріг загального користування місцевого значення, які буде передано до сфери управління Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних та Севастопольської міської державних адміністрацій. Така передача здійснюватиметься після прийняття закону, яким місцевим органам виконавчої влади буде надано повноваження щодо здійснення управління автомобільними дорогами загального користування місцевого значення. На виконання пункту 3 Плану заходів щодо реалізації Концепції здійснювалося розроблення типової структури управління автомобільними дорогами місцевого значення.

Концепцією визначено основні напрями реформування системи державного управління автомобільними дорогами загального користування, удосконалення механізму фінансового забезпечення дорожнього господарства. Планом заходів щодо реалізації Концепції встановлено конкретні завдання по реформуванню галузі.

Завдання щодо реформування дорожньої галузі визначені також планом заходів з виконання Програми діяльності Кабінету Міністрів України та Стратегії сталого розвитку «Україна – 2020» у 2015 році, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 213. Кабінетом Міністрів України прийнято постанову від 10.07.2015 № 576 «Про деякі питання публічного акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України». Зазначені нормативно-правові акти охоплюють всі питання, пов'язані з реформуванням дорожнього господарства, а виконання заходів, передбачених ними, дозволить забезпечити ефективне функціонування автомобільних доріг загального користування.

Зважаючи на необхідність забезпечення стабільного фінансування дорожнього господарства, з метою удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі були розроблені проекти Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі» та Закону України «Про внесення змін до Закону України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» щодо удосконалення механізму фінансування дорожньої галузі».

У 2015 році також здійснено заходи з нормативно-правового забезпечення захисту автомобільних доріг від передчасного їх руйнування, зокрема прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 21.10.2015 № 869 «Про внесення змін до пункту 22.5 Правил дорожнього руху», що передбачає введення обмежень на рух великогазових транспортних засобів автомобільними дорогами (40 т – для всіх доріг; 24 т – для доріг місцевого значення).

Крім того, за участі експертів Німеччини, Білорусії, Польщі та представників Світового Банку в Україні розроблено проекти законів України

«Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування державного значення транспортними засобами з максимальною дозволеною загальною масою 12 т і більше» та «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо впровадження плати за використання автомобільних доріг загального користування державного значення транспортними засобами з максимальною дозволеною загальною масою 12 т і більше».

Метою законопроектів є забезпечення фінансування ремонтно-будівельних робіт на автомобільних дорогах загального користування відповідно до науково обґрунтованих потреб шляхом створення додаткових джерел фінансування дорожнього господарства, а також адаптація нормативно-правових актів України до нормативів Європейського Союзу.

В рамках реалізації спільного між Україною, Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР) та Європейським інвестиційним банком (ЄІБ) проекту «Покращення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг на підходах до м. Києва» на автомобільній дорозі М-06 відібрано ділянку км 434+230 – км 621+500, де роботи виконуватимуться відповідно до контрактів на утримання автомобільних доріг на основі кінцевих результатів (OPRC).

Контракти на утримання доріг на основі кінцевих результатів (OPRC) розроблені з метою зміни підходів до фінансування утримання доріг. Головна мета – підвищення якості доріг і більш ефективне використання коштів завдяки довгостроковому підходу до утримання доріг.

Тривалість контрактів складатиме 5 років, нагляд за їх виконанням здійснюватиме Керівник Проекту (замість служби інженера) і застосовуватимуться переважно принципи FIDIC.

З метою створення належної системи контролю якості та аудиту Мінінфраструктури було залучено незалежну австрійську компанію (IC consulenten Ziviltechiker GesmbH), яка провела оцінку якості виконаних робіт.

За результатами проведеного аудиту компанією підготовлено звіт якості технічного обслуговування автомобільних доріг у Київській області та надано рекомендації щодо створення незалежної системи якості дорожньо-ремонтних робіт.

На сьогодні Мінінфраструктури готуються зміни до нормативно-правових актів, в частині забезпечення можливості проведення незалежного технічного аудиту в 2016 році.

Крім того, в рамках реалізації спільного зі Світовим Банком «Другого проекту покращення автомобільних доріг та безпеки руху» досягнуто домовленості щодо залучення незалежного консультанта для перевірки якості виконуваних робіт на автомобільних дорогах загального користування державного значення протягом 2016 – 2017 років.

Затверджено Стратегічний план розвитку автомобільного транспорту та дорожнього господарства до 2020 року.

В *авіаційній галузі* продовжувалася робота, спрямована на укладання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС.

У зв'язку з тим, що дата підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС не визначена розглядається можливість підписання зазначених домовленостей окремо.

Шляхом листування підписано Робочу домовленість між Державіаслужбою та БАЗА про участь Державіаслужби у програмі ЄС ЗАРА та збір і обмін інформацією з безпеки польотів повітряних суден, що використовують аеропорти ЄС та аеропорти країн, які не входять до ЄС, включаючи аеропорти України.

При цьому, 14.07.2015 підписана Угода про «відкрите небо» між Україною та США, а 04.11.2015 ця Угода була ратифікована Верховною Радою України (Закон України «Про ратифікацію Угоди між Урядом України та Урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення» від 04.11.2015 № 751-VIII).

З метою прискорення процесу лібералізації ринку повітряних перевезень здійснювалися заходи щодо зняття існуючих обмежень щодо кількості призначених авіапідприємств та частоти виконання рейсів. Зокрема знято обмеження при перевезеннях з/до України до/з Киргизії, Болгарії, Естонії, Сербії, Йорданії. Також знято обмеження щодо кількості призначених авіапідприємств і рейсів при польотах між Львовом, Одесою і азербайджанським містом Лінкорань.

Досягнуто домовленостей з вірменською стороною щодо надання українській стороні можливості призначити по два замість одного авіапідприємства на маршрутах Київ – Єреван, Київ – Гюмрі.

Досягнуто домовленостей на рівні авіаційної влади України і Білорусі щодо збільшення рейсів до 4 в день з кожної сторони на маршруті Мінськ – Київ та зняття обмеження по кількості призначених авіапідприємств на всіх маршрутах.

Також у 2015 році продовжувалась робота щодо відновлення повітряного руху у міжнародному повітряному просторі над Чорним морем, де відповідальність за ОПР делеговано Україні.

На сьогодні укладено 70 міжурядових угод про регулярне повітряне сполучення, з яких 26 між Україною та країнами-членами ЄС.

У 2015 році ратифіковано:

Угоду між Кабінетом Міністрів України та Урядом Об'єднаних Арабських Еміратів про повітряне сполучення (Закон України від 04.11.2015 № 750-VIII);

Угоду між Урядом України та Урядом Сполученого Королівства Великої Британії та Північної Ірландії про повітряне сполучення (Закон України від 17.06.2015 № 529-VIII).

Внесено зміни до наказу Державної авіаційної служби України від 24 жовтня 2014 року № 686 «Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній», зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 29 травня 2015 року за № 630/27075, що набрали чинності 05.06.2015 згідно яких встановлено новий Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній.

В галузі водного транспорту протягом 2015 року завершено перший етап дерегуляції та спрощення процедур оформлення вантажів у морських портах України (постановами Кабінету Міністрів України від 07.07.2015 № 491

«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України», від 07.07.2015 № 492 «Про внесення зміни до Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення», від 30.07.2015 № 574 «Про внесення зміни до Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду»), чим запроваджено:

- здійснення екологічного контролю суден лише у разі встановлення факту забруднення акваторії порту;
- електронне оформлення прибуття суден;
- електронне оформлення портових формальностей для вантажів;
- здійснення попереднього документального контролю товарів митною службою (зокрема санітарного, екологічного, фітосанітарного, ветеринарного контролів),
 - а також скасовано:
 - комісійний контроль на борту судна;
 - контрольні процедури при переході між портами України;
 - контроль ізольованого баласту;
 - зайвий етап погодження з прикордонною службою виїзду вантажів із порту.

Зазначене сприятиме розвитку конкуренції в галузі морського транспорту, забезпечить недискримінаційний і справедливий доступ до об'єктів портової інфраструктури, а також поліпшить умови ведення бізнесу.

25.12.2015 Мінінфраструктури та ДФС підписали Меморандум про співпрацю в галузі інформаційних технологій щодо вдосконалення процедур в морських портах.

Окрім того, з метою дерегуляції у сфері морського транспорту протягом 2015 року виконані наступні заходи:

- скасовано радіологічний контроль суден;
- скасоване обов'язкове отримання ветеринарного сертифікату по формі «Ф-2»;
- проведення радіологічного контролю вантажів здійснюється лише у разі встановлення перевищення фону автоматизованими комплексами.

Постановою Кабінету Міністрів України від 13.10.2015 № 953 підтримано ініціативу Мінінфраструктури і Мінприроди щодо спрощення порядку здійснення екологічного та радіологічного контролю суден і товарів. Відповідно до прийнятих змін: екологічний контроль суден здійснюватиметься виключно у разі, якщо із судна викидаються видимі плавучі частки або виникають видимі сліди нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі скиду, що призвело до фактичного погіршення якості води у відношенні до фонових показників в районі водокористування. Радіологічний контроль суден скасовується.

У Верховній Раді України зареєстрований проект Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Положення цього проекту Закону України напрацьовані фахівцями Мінінфраструктури разом з народними депутатами України – членами Комітету Верховної Ради України з питань транспорту.

Відповідно до Додатку 32 Угоди про асоціацію в проект Закону включено положення 4 директив повністю та 1 директиви частково.

Запропонований проект є спеціальним галузевим законом у сфері внутрішнього водного транспорту, який, зокрема, регулює діяльність внутрішнього водного транспорту, використання річкових водних шляхів для судноплавства, відносини, пов'язані з використанням річкових суден, суден змішаного плавання, малих, спортивних і розважальних суден під час їх плавання внутрішніми річковими водними шляхами, визначає правовий режим об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту, діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою судноплавства, адміністрації внутрішніх водних шляхів України, суб'єктів господарювання будь-якої форми власності, які на законних підставах використовують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, у тому числі портів (терміналів), судновласників, інших суб'єктів та споживачів їхніх послуг (робіт).

У галузі автомобільного та міського електричного транспорту у 2015 році у співпраці з громадськістю та бізнесом Мінінфраструктури розроблено цілий ряд законодавчих ініціатив, які дозволять наблизити галузь автомобільних перевезень до європейських стандартів.

Зокрема розроблено:

- проект Закону України «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу», в якому включено положення 14 актів законодавства ЄС, відповідно до Додатку 32 Угоди про асоціацію та оновлених *acquis communautaire*;

- проект Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо врегулювання роботи таксі, легкових автомобілів на замовлення та інформаційно-диспетчерських служб»;

- проект Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо тарифоутворення у сфері міського електричного та автомобільного транспорту».

4. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ПРО СТАН АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ЗА 2015 РІК

У 2015 році на транспорті, який знаходиться під наглядом або у сфері управління Мінінфраструктури, сталися 2240 події проти 2964 подій у 2014 році, що менше на 24,4 %. У цих подіях загинуло 118 осіб проти 84 осіб, які загинули у 2014 році, що більше на 40,5 %, та травмовано 901 особу, проти 989 осіб, травмованих у 2014 році, що менше на 8,9 %.

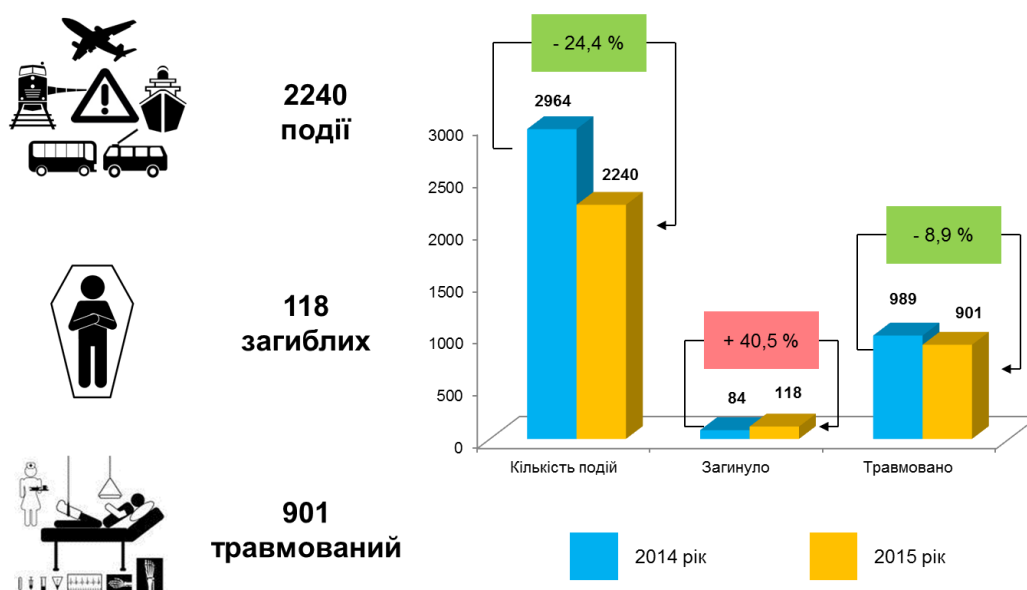


Рис. 4.1. Стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком

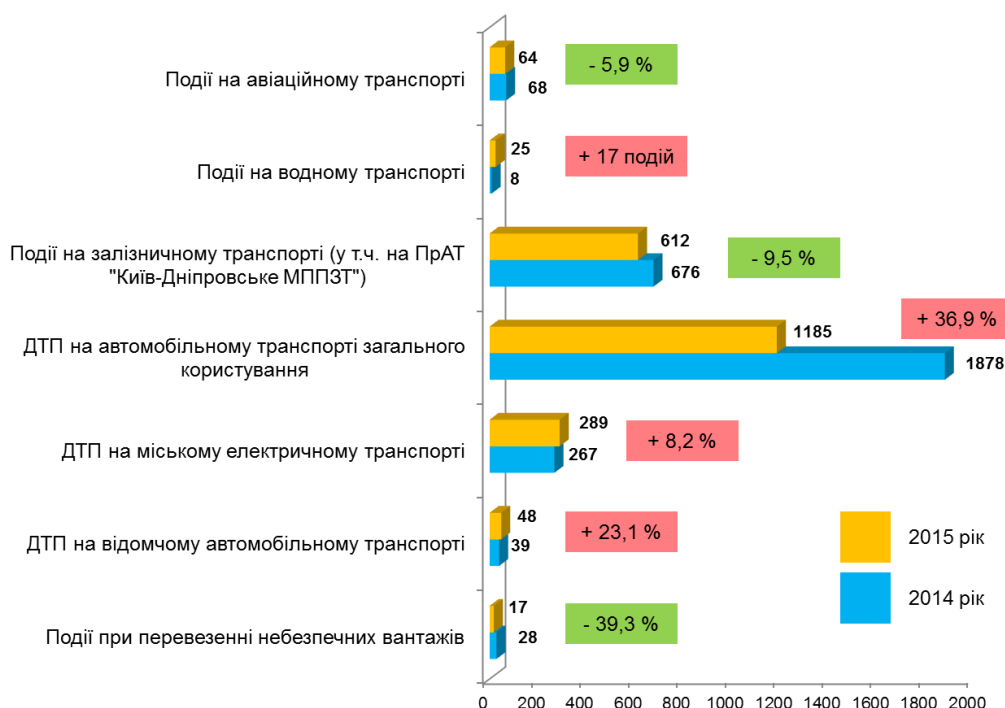


Рис. 4.2. Кількість подій, допущених у 2015 році по галузям транспорту, в порівнянні з 2014 роком

4. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік

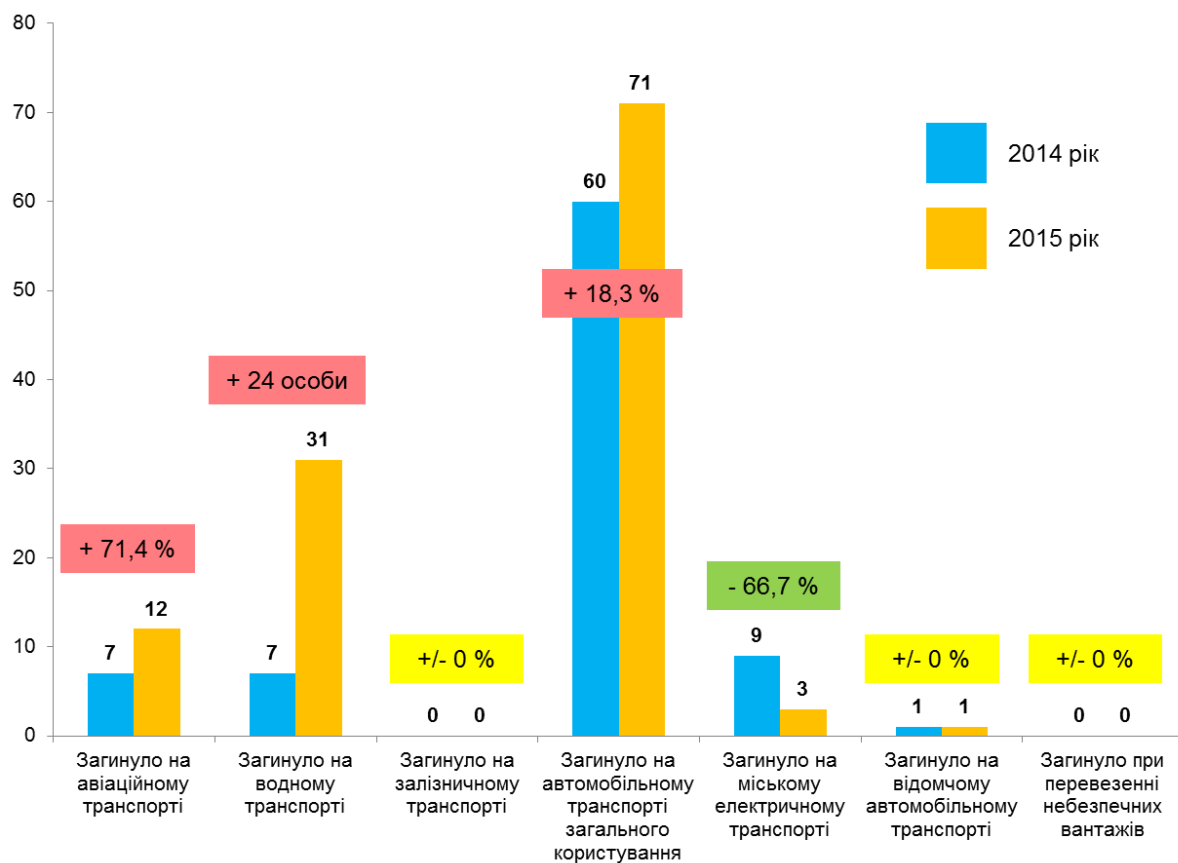


Рис. 4.3. Кількість загиблих осіб в результаті подій, допущених у 2015 році по галузям транспорту, в порівнянні з 2014 роком

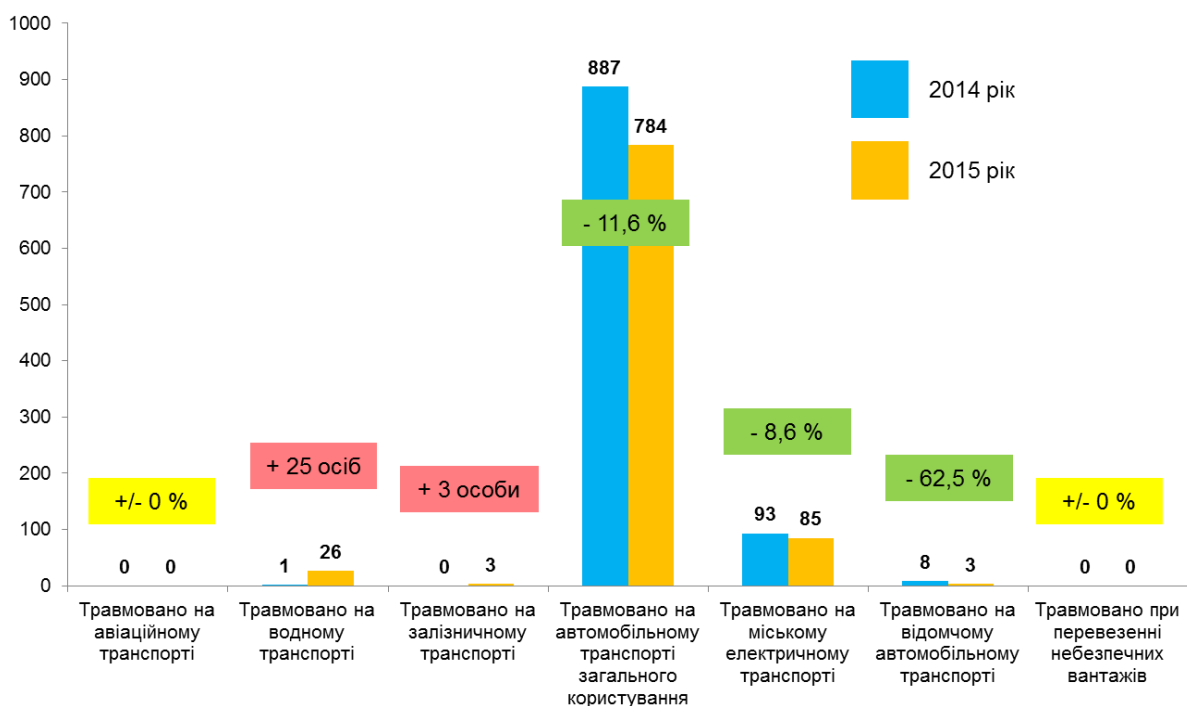


Рис. 4.4. Кількість травмованих осіб в результаті подій, допущених у 2015 році по галузям транспорту, в порівнянні з 2014 роком



Авіаційний транспорт

Протягом 2015 року в Україні при експлуатації повітряних суден України, занесених до Державного реєстру України сталися 64 події, що на 5,9% менше у порівнянні з показником 2014 року (68 подій), у яких 12 осіб загинуло, травмованих не було (у 2014 році 7 осіб загинуло та травмованих також не було).

На *комерційній (транспортній) авіації* протягом 2015 року сталися 52 події (усі інциденти), тоді як у 2014 році сталося 58 подій (з яких: 1 катастрофа, 5 серйозних інцидентів та 52 інциденти). При цьому загиблих та травмованих осіб на комерційній (транспортній) авіації у 2015 році не було (тоді як у 2014 році було 7 загиблих).

На *авіації з виконання авіаційних робіт* (у тому числі учбово-тренувальних польотів) у 2015 році всього допущено 3 події (з яких 1 аварія та 2 інциденти), що на 50,0% менше від показника 2014 року, протягом якого допущено 6 подій (всі інциденти). Ні загиблих, ні травмованих осіб як протягом 2015 року, так і 2014 року, не було.

На *авіації загального призначення* (у тому числі приватній авіації), що не використовується для здійснення комерційних повітряних перевезень, у 2015 році допущено 9 подій (з яких 3 катастрофи, 2 аварії, 3 серйозних інциденти, 1 інцидент), що на 5 подій більше від показника 2014 року, протягом якого сталися 4 події (з яких 2 аварії, 1 серйозний інцидент та 1 інцидент). При цьому, внаслідок 3 катастроф загинуло 12 осіб, тоді як у 2014 році загиблих не було. Що стосується травмованих, то ні в 2015 році, ні в 2014 році травмованих не було.

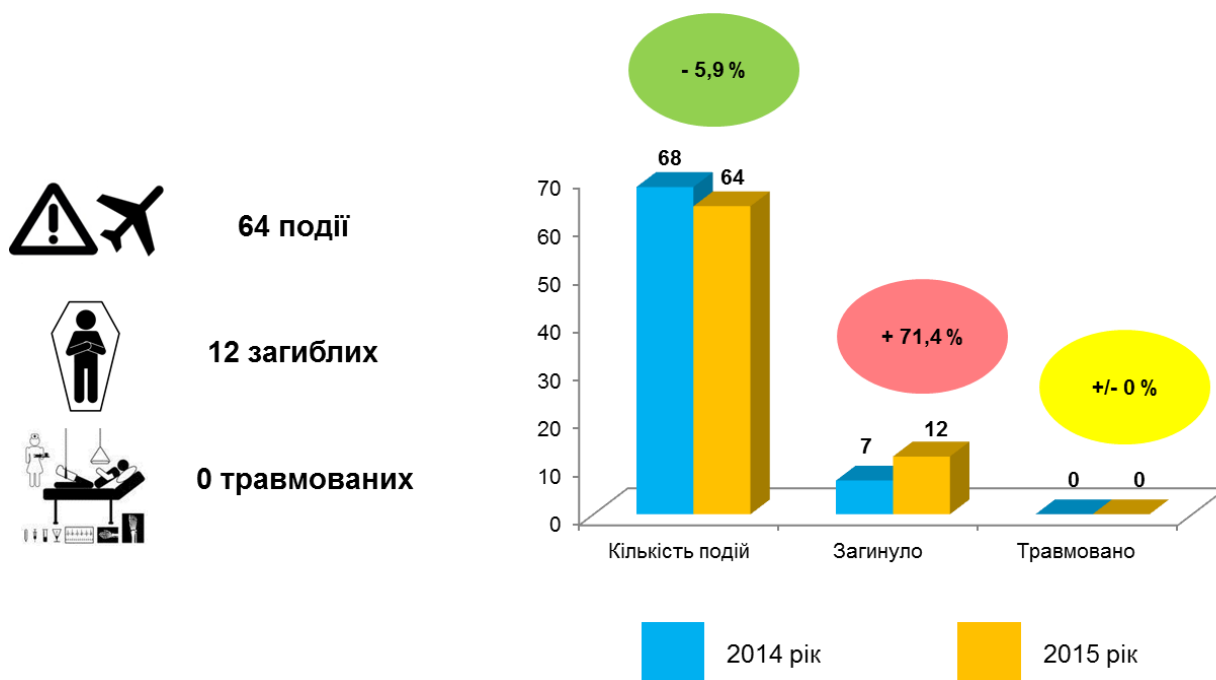


Рис. 4.5. Стан аварійності на авіаційному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком

4. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік

Табл. 4.1. Стан аварійності на авіаційному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком за видами авіації

| Вид авіації | Кількість подій  | | Загинуло  | | Травмовано  | |
|---|---|----------|---|----------|---|----------|
| | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік |
| Комерційна (транспортна) авіація | 58 | 52 | 7 | 0 | 0 | 0 |
| Авіація з виконання авіаційних робіт (у т.ч. учбово-тренувальних польотів) | 6 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Авіація загального призначення (у т.ч. приватна авіація) | 4 | 9 | 0 | 12 | 0 | 0 |

Табл. 4.2. Стан аварійності на авіаційному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком за класифікацією та видами авіації

| Назва показника (класифікація та наслідки) | Комерційна (транспортна) авіація | | Авіація з виконання авіаційних робіт (у т.ч. учбово- тренувальних польотів) | | Авіація загального призначення (у т.ч. приватна авіація) | | Загальна кількість (події, загиблі, травмовані) | |
|---|--|----------|--|----------|--|----------|--|----------|
| | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік |
| Катастрофи | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 |
| Аварії | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| Серйозні інциденти | 5 | 0 | 0 | 2 | 1 | 3 | 6 | 5 |
| Інциденти | 52 | 52 | 6 | 0 | 1 | 1 | 59 | 53 |
| Всього подій | 58 | 52 | 6 | 3 | 4 | 9 | 68 | 64 |
| Загинуло | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 | 7 | 12 |
| Травмовано | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Водний транспорт

В цілому на водному транспорті у 2015 році рівень аварійності значно збільшився у порівнянні з показниками 2014 року. Кількість подій, що сталися - 25, що на 17 подій більше від показника 2014 року (8 подій). При цьому, у цих подіях загинула 31 особа, що на 24 особи більше від показника 2014 року (7 осіб) та травмовано 26 осіб, що на 25 осіб більше від 2014 року (1 особа).

4. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік

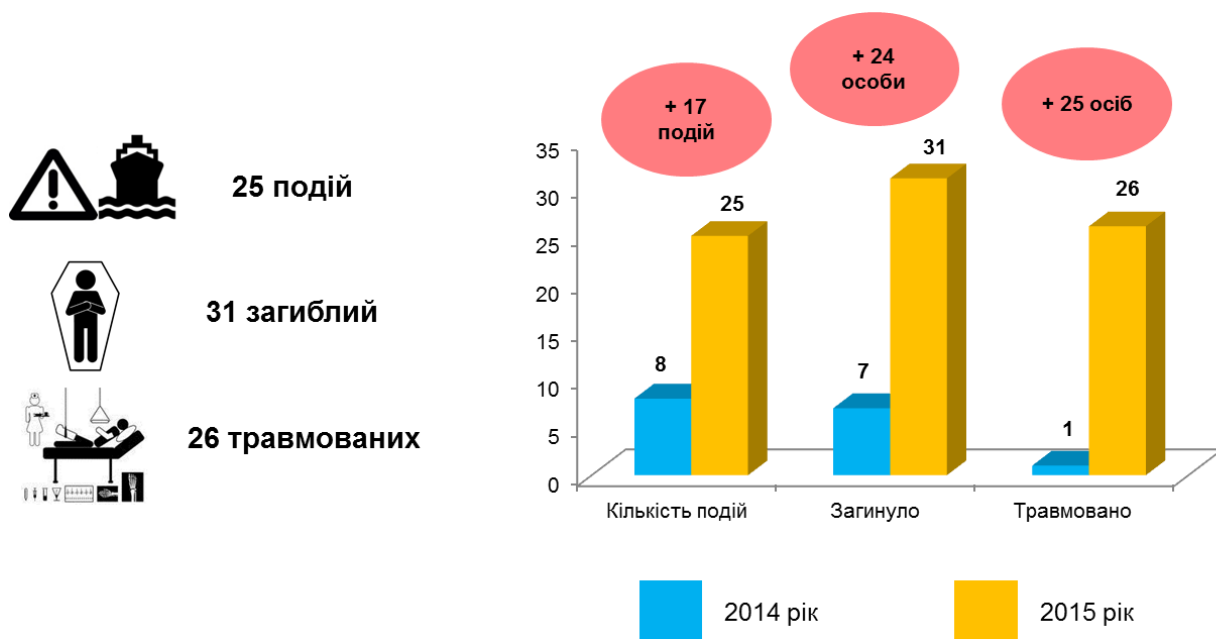


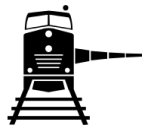
Рис. 4.6. Стан аварійності на водному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 4.3. Стан аварійності на водному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком за видами водного транспорту

| Вид водного транспорту | Кількість подій | | Загинуло | | Травмовано | |
|------------------------|-----------------|----------|----------|----------|------------|----------|
| | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік |
| Морський транспорт | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Річковий транспорт | 1 | 9 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| Маломірні (малі) судна | 7 | 13 | 5 | 30 | 1 | 26 |

Табл. 4.4. Стан аварійності на водному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком за класифікацією та видами водного транспорту

| Назва показника (класифікація та наслідки) | Морський транспорт | | Річковий транспорт | | Маломірні (малі) судна | | Загальна кількість (події, загиблі, травмовані) | |
|--|--------------------|----------|--------------------|----------|------------------------|----------|---|----------|
| | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік |
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 7 | 6 | 8 |
| Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 5 | 1 | 6 |
| Морські (серйозні) інциденти | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Інциденти | 0 | 1 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| Всього подій | 0 | 3 | 1 | 9 | 7 | 13 | 8 | 25 |
| Загинуло | 0 | 0 | 2 | 1 | 5 | 30 | 7 | 31 |
| Травмовано | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 26 | 1 | 26 |



Залізничний транспорт

Упродовж 2015 року на залізницях України допущено 602 події проти 673 подій, допущених у 2014 році (зменшення у 2015 році на 10,5 %), із яких 27 серйозних інцидентів (збільшення у 2015 році на 42,1 %) та 575 інцидентів (зменшення у 2015 році на 12,1 %). Загиблих осіб протягом 2015 року, як і протягом 2014 року, не було. При цьому, у 2015 році допущено збільшення кількості травмованих осіб на 3 особи (у 2014 році травмованих осіб не було).

На промисловому залізничному транспорті протягом 2015 року допущено 10 подій (з яких 1 аварія та 9 інцидентів), що на 7 подій більше від показників 2014 року (3 події – всі інциденти). Загиблих та травмованих осіб як у 2015 році, так і в 2014 році, не було.

На залізничних переїздах залізниць України у 2015 році сталося 73 ДТП (у порівнянні з відповідним періодом минулого року, протягом якого сталося 67 ДТП, кількість ДТП збільшилась на 9,0 %). Внаслідок цих ДТП загинуло 13 осіб (за 2014 рік – 19 осіб, тобто відбулося зменшення на 31,6 %) та було травмовано 32 особи (за 2014 рік – 34 особи, тобто відбулося зменшення на 5,9 %).

Стан аварійності на залізницях України

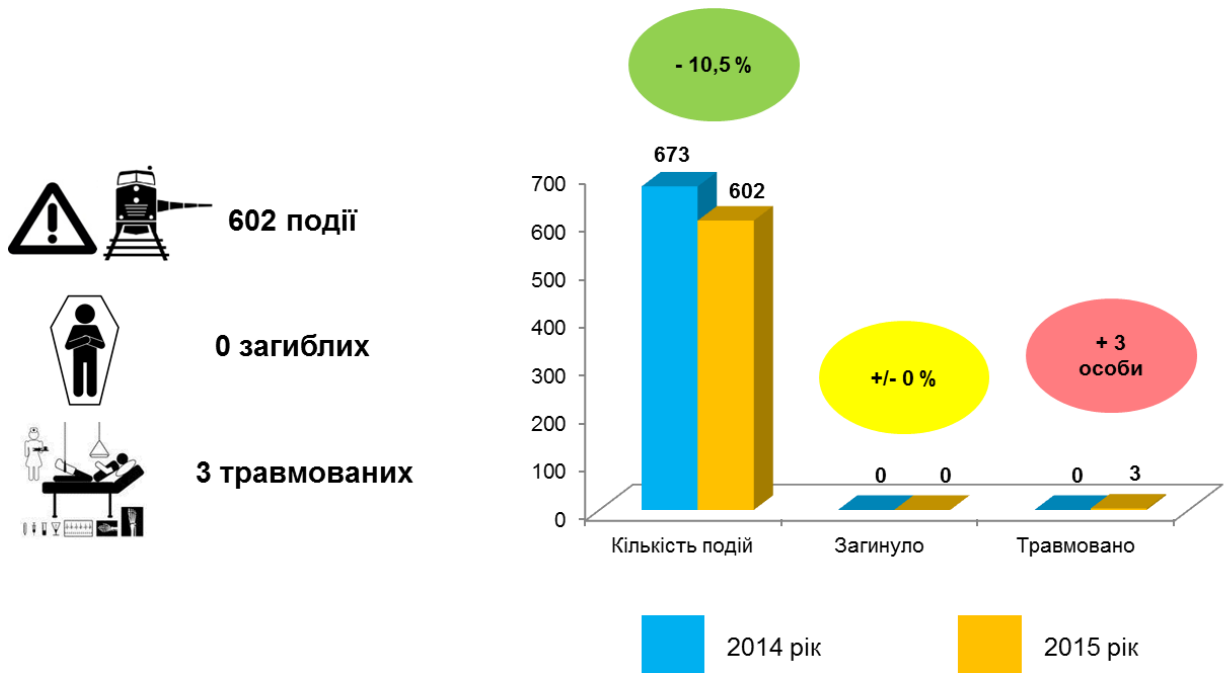


Рис. 4.7. Стан аварійності на залізницях України за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком

Стан аварійності на залізничних переїздах залізниць України

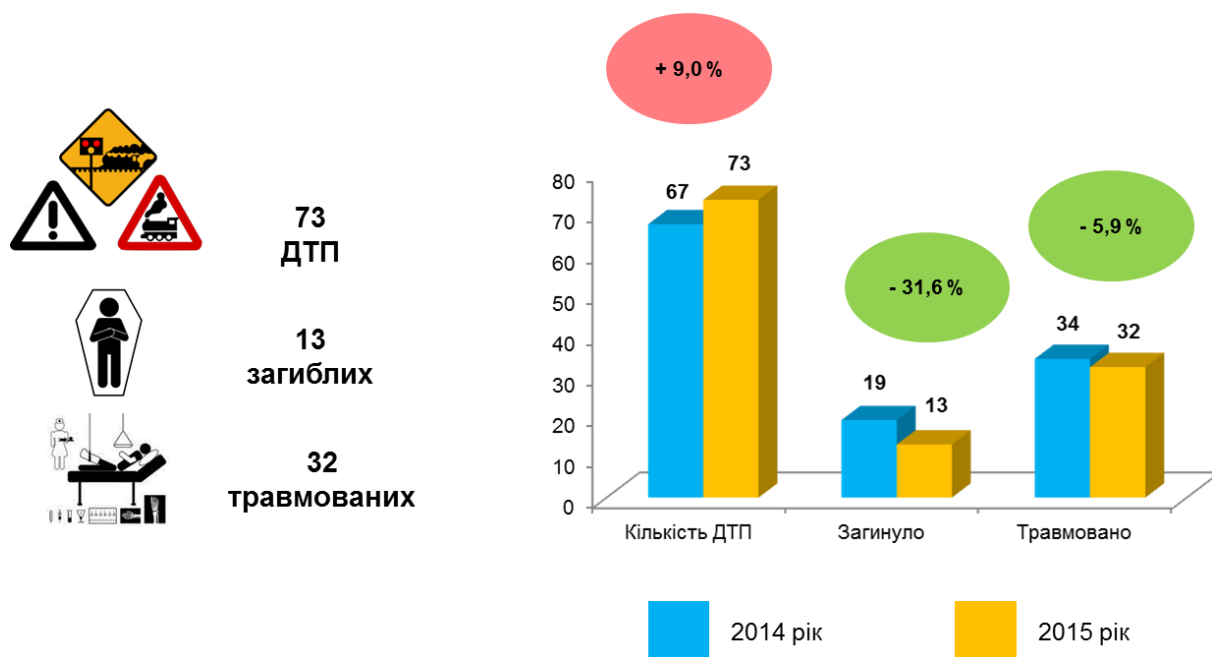


Рис. 4.8. Стан аварійності на залізничних переїздах залізниць України за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком



Міський електричний транспорт

У 2015 році з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту сталося 289 ДТП, що на 8,2 % більше від показників 2014 року (267 ДТП), в яких 3 особи загинули, що на 66,7 % менше від 2014 року (9 осіб) та 85 отримали травми, що на 8,6 % менше (у 2014 році травмовано 93 особи).

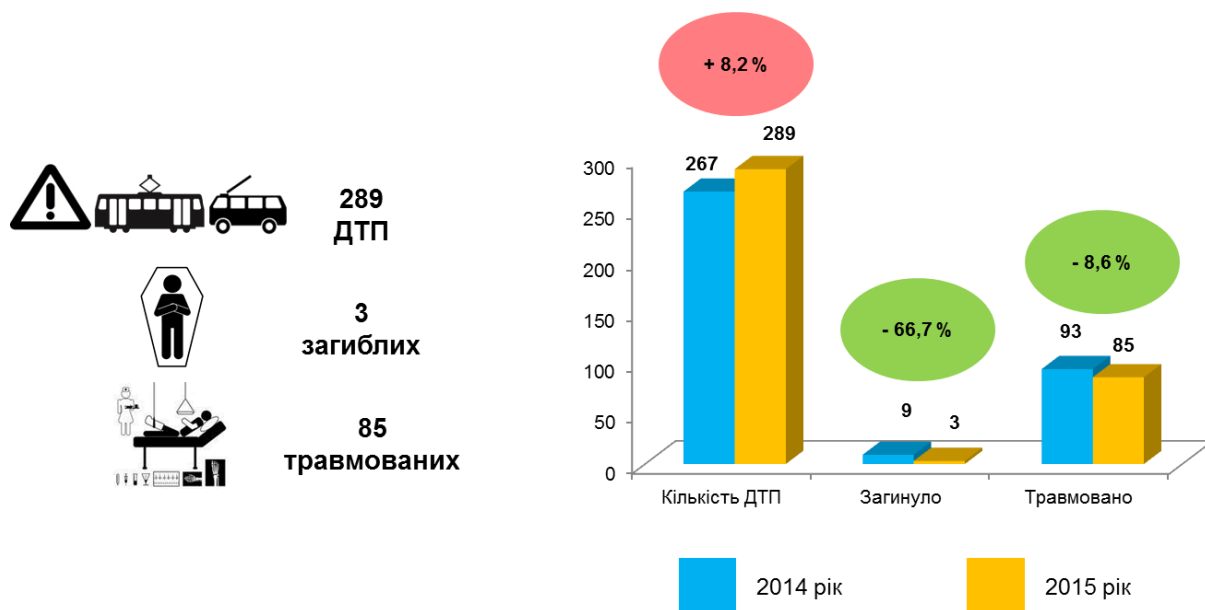


Рис. 4.9. Стан аварійності на міському електричному транспорті в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком



Автомобільний транспорт загального користування

Кількість ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування зменшилась на 36,9 % у порівнянні з 2014 роком (1185 ДТП проти 1878 ДТП), у яких загинула 71 особа, що на 18,3 % більше ніж у 2014 році (60 осіб), а кількість травмованих зменшилась на 11,6 % у порівнянні з показниками 2014 року (784 особи проти 887 осіб).

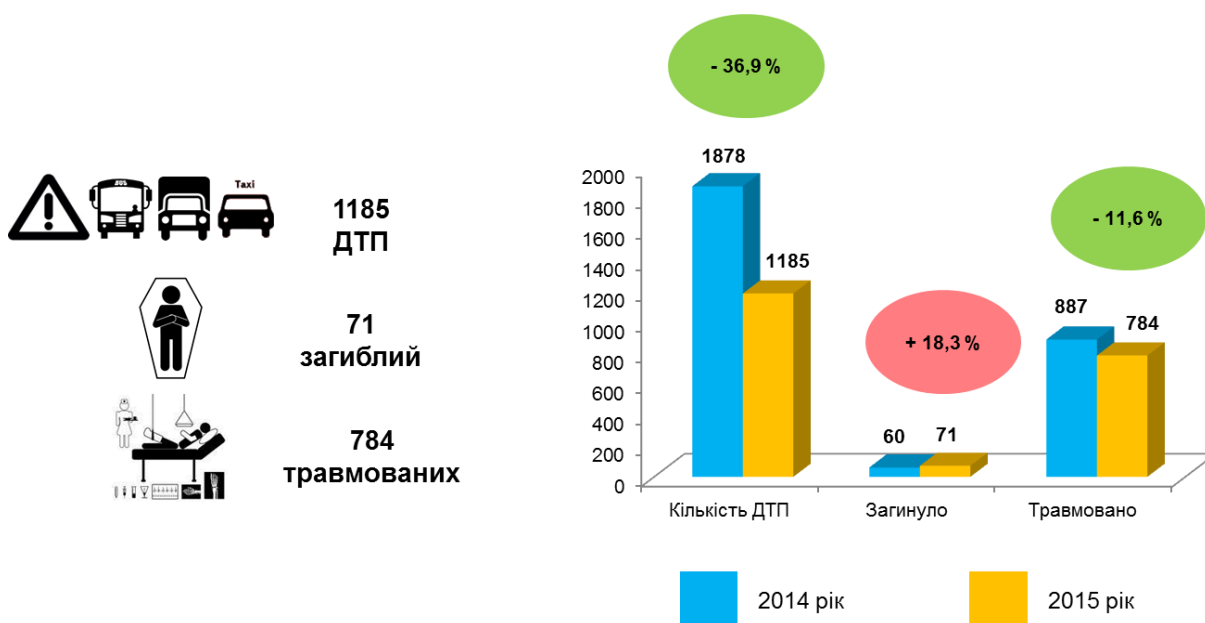


Рис. 4.10. Стан аварійності на автомобільному транспорті загального користування в Україні за 2015 рік, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 4.5. Стан аварійності на транспорті в Україні за 2015 рік в порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питоми показники аварійності) | | (±) % чи одиниць до показників минулого року |
|---|--|----------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |

1. АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

1.1. Комерційна (транспортна) авіація

| | | | |
|--|--------------|--------------|--------------------------|
| Катастрофи | 1/1 | -/- | - 1 /-1 |
| Аварії | -/- | -/- | - /- |
| Серйозні інциденти | 5/4 | -/1 | - 5/- 3 |
| Інциденти | 52/54 | 52/30 | -/- 44,4 % |
| ВСЬОГО: | 58/59 | 52/31 | - 10,3 %/- 47,5 % |
| Загинуло | 7/7 | -/- | - 7/- 7 |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |
| <i>Кількість загиблих на 1 млн. перевезених пасажирів</i> | 1,0/1,0 | -/- | - 1,0/- 1,0 |
| <i>Кількість травмованих на 1 млн. перевезених пасажирів</i> | - | -/- | -/- |

Примітка: 1) у чисельнику – за даними Державіаслужби, у знаменнику – за даними НБРЦА (крім подій при ОПР);

2) відповідно до інформації, наданої Державіаслужбою, кількість перевезених пасажирів за січень – грудень 2015 року становить 6,302 млн. пас. (за січень – грудень 2014 року – 6,853 млн. пас.).

1.2. Авіація з виконання авіаційних робіт (у тому числі учбово-тренувальних польотів)

| | | | |
|--------------------|------------|------------|--------------------------|
| Катастрофи | -/- | -/- | -/- |
| Аварії | -/1 | 1/1 | + 1/- |
| Серйозні інциденти | -/- | 2/1 | + 2/+ 1 |
| Інциденти | 6/3 | -/1 | - 6/-2 |
| ВСЬОГО: | 6/4 | 3/3 | - 50,0 %/- 25,0 % |
| Загинуло | -/- | -/- | -/- |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |

Примітка: у чисельнику – за даними Державіаслужби, у знаменнику – за даними НБРЦА (крім подій при ОПР).

1.3. Авіація загального призначення (у тому числі приватна авіація)

| | | | |
|--------------------|------------|--------------|------------------|
| Катастрофи | -/- | 3/3 | + 3/+ 3 |
| Аварії | 2/1 | 2/3 | -/+ 2 |
| Серйозні інциденти | 1/2 | 3/2 | + 2/- |
| Інциденти | 1/- | 1/2 | -/+ 2 |
| ВСЬОГО: | 4/3 | 9/10 | + 5/+ 7 |
| Загинуло | -/- | 12/12 | + 12/+ 12 |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |

Примітка: у чисельнику – за даними Державіаслужби, у знаменнику – за даними НБРЦА (крім подій при ОПР).

Загальна кількість подій на авіаційному транспорті

| | | | |
|--------------------|--------------|--------------|--------------------------|
| Катастрофи | 1/1 | 3/3 | + 2/+ 2 |
| Аварії | 2/2 | 3/4 | + 1/+ 2 |
| Серйозні інциденти | 6/6 | 5/4 | - 1/- 2 |
| Інциденти | 59/57 | 53/33 | - 6/- 42,1 % |
| ВСЬОГО: | 68/66 | 64/44 | - 5,9 %/- 33,3 % |
| Загинуло | 7/7 | 12/12 | + 71,4 %/+ 71,4 % |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |

Примітка: у чисельнику – за даними Державіаслужби, у знаменнику – за даними НБРЦА (крім подій при ОПР).

Продовження табл. 4.5

2. ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ**2.1. Морський транспорт**

| | | | |
|---|---|-----|-------|
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | - | - | - |
| Серйозні аварії | - | - | - |
| Морські інциденти | - | 2 | + 2 |
| Інциденти | - | 1 | + 1 |
| ВСЬОГО: | - | 3 | + 3 |
| Загинуло | - | - | - |
| Травмовано | - | - | - |
| <i>Кількість подій на 100 суден</i> | - | 0,2 | + 0,2 |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | - | - | - |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | - | - | - |

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укртрансбезпекою, загальна кількість зареєстрованих морських суден в Україні складає 1500 одиниць.

2.2. Річковий транспорт

| | | | |
|---|--------|-------|---------|
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | 1 | 1 | - |
| Серйозні аварії | - | 1 | + 1 |
| Серйозні інциденти | - | - | - |
| Інциденти | - | 7 | + 7 |
| ВСЬОГО: | 1 | 9 | + 8 |
| Загинуло | 2 | 1 | - 1 |
| Травмовано | - | - | - |
| <i>Кількість подій на 100 суден</i> | 0,07 | 0,58 | - 0,51 |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | 200,00 | 11,11 | - 94,4% |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | - | - | - |

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укртрансбезпекою, загальна кількість зареєстрованих річкових суден в Україні складає 1555 одиниць.

2.3. Маломірні (малі) судна

| | | | |
|---|-------|--------|----------|
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | 5 | 7 | + 2 |
| Серйозні аварії | 1 | 5 | + 4 |
| Серйозні інциденти | 1 | 1 | - |
| ВСЬОГО: | 7 | 13 | + 85,7 % |
| Загинуло | 5 | 30 | + 25 |
| Травмовано | 1 | 26 | + 25 |
| <i>Кількість подій на 100 суден</i> | 0,006 | 0,012 | + 84,2 % |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | 71,43 | 230,77 | + 159,34 |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | 14,29 | 200,00 | + 185,71 |

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укртрансбезпекою, загальна кількість зареєстрованих маломірних (малих) суден в Україні складає 109366 одиниць.

Загальна кількість подій на водному транспорті

| | | | |
|-----------------------------------|---|----|------|
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | 6 | 8 | + 2 |
| Серйозні аварії | 1 | 6 | + 5 |
| Серйозні (морські) інциденти | 1 | 3 | + 2 |
| Інциденти | - | 8 | + 8 |
| ВСЬОГО: | 8 | 25 | + 17 |
| Загинуло | 7 | 31 | + 24 |
| Травмовано | 1 | 26 | + 25 |

3. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ**3.1. Транспортні події на залізницях України**

| | | | |
|--|------------|------------|-----------------|
| Катастрофи | - | - | - |
| Аварії | - | - | - |
| Серйозні інциденти | 19 | 27 | + 42,1 % |
| Інциденти | 654 | 575 | - 12,1 % |
| ВСЬОГО: | 673 | 602 | - 10,5 % |
| Загинуло | - | - | - |
| Травмовано | - | 3 | + 3 |
| <i>Кількість подій на 1 млн. приведених ткм.</i> | 0,0028 | 0,0027 | - 3,8 % |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | - | - | - |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | - | 0,50 | + 0,50 |

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укрзалізницею, протягом січня – грудня 2015 року кількість приведених млн. ткм. становить 226117,00 одиниць (протягом січня – грудня 2014 року – 243105,20 одиниць).

3.2. ДТП на залізничних переїздах залізниць України

| | | | |
|---|--------------|-------------|--------------------------|
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 67/1 | 73/1 | + 9,0 %/- |
| у тому числі з вини Укрзалізниці | - | 3 | + 3 |
| Загинуло | 19/12 | 13/1 | - 31,6 %/- 91,7 % |
| у тому числі з вини Укрзалізниці | - | - | - |
| Травмовано | 34/6 | 32/6 | - 5,9 %/- |
| у тому числі з вини Укрзалізниці | - | - | - |
| <i>Кількість ДТП на 100 залізничних переїздів</i> | 1,24 | 1,39 | - 10,4 % |
| <i>Кількість загиблих на 100 ДТП</i> | 28,36 | 17,81 | - 37,2 % |
| <i>Кількість травмованих на 100 ДТП</i> | 50,75 | 43,84 | - 13,6 % |

Примітка: 1) в чисельнику – всього, в знаменнику – в тому числі з вини водіїв транспортних засобів суб'єктів господарювання, які мають ліцензії на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

2) відповідно до інформації, наданої Укрзалізницею, станом на грудень 2015 року загальна кількість залізничних переїздів становить 5259 залізничних переїздів (станом на грудень 2014 року – 5387 залізничних переїзди);

3) показники цього підрозділу до загальних показників аварійності на транспорті в Україні та на транспортно-дорожньому комплексі в Україні не входять.

3.3. Транспортні події на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»

| | | | |
|--|----------|-----------|------------|
| Катастрофи | - | - | - |
| Аварії | - | 1 | + 1 |
| Серйозні інциденти | - | - | - |
| Інциденти | 3 | 9 | + 6 |
| ВСЬОГО: | 3 | 10 | + 7 |
| Загинуло | - | - | - |
| Травмовано | - | - | - |
| <i>Кількість подій на 1 млн. приведених ткм.</i> | 3,069 | 10,02 | + 6,95 |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | - | - | - |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | - | - | - |

Примітка: відповідно до інформації, наданої ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», протягом січня – грудня 2015 року кількість приведених млн. ткм. становить 97,852 одиниць (протягом січня – грудня 2014 року – 97,767 одиниць).

Продовження табл. 4.5

4. ТРАНСПОРТНІ ПОДІЇ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

| | | | |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------------|
| Авіаційний транспорт | - | - | - |
| Водний транспорт | - | - | - |
| Залізничний транспорт | 28 | 17 | - 39,3 % |
| ВСЬОГО: | 28 | 17 | - 39,3 % |

5. МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

| | | | |
|--|--------------|--------------|-----------------|
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 267 | 289 | + 8,2 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 212 | 220 | + 3,8 % |
| у тому числі з вини водіїв трамваїв | 55 | 69 | + 25,5% |
| Загинуло | 9 | 3 | - 66,7 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 8 | 2 | - 75,0 % |
| у тому числі з вини водіїв трамваїв | 1 | 1 | - |
| Травмовано | 93 | 85 | - 8,6 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 51 | 39 | - 23,5 % |
| у тому числі з вини водіїв трамваїв | 42 | 46 | + 9,5 % |
| <i>Кількість ДТП на 100 транспортних засобів</i> | <i>4,18</i> | <i>4,76</i> | <i>+ 13,8 %</i> |
| <i>Кількість загиблих на 100 ДТП</i> | <i>3,37</i> | <i>1,04</i> | <i>- 69,2 %</i> |
| <i>Кількість травмованих на 100 ДТП</i> | <i>34,83</i> | <i>29,41</i> | <i>- 15,6 %</i> |

Примітка: 1) кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту;

2) відповідно до інформації, наданої Укртрансбезпекою, загальна кількість транспортних засобів міського електричного транспорту станом на грудень 2015 року складає 6072 одиниці (з яких 3415 – тролейбусів та 2657 – трамваїв), станом на грудень 2014 року – 6382 одиниці.

6. АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

| | | | |
|---|--------------|--------------|-----------------|
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 1878 | 1185 | - 36,9 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 1811 | 1061 | - 41,4 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ | 10 | 69 | + 59 |
| у тому числі з вини водіїв таксі | 57 | 55 | - 2 |
| Загинуло | 60 | 71 | + 18,3 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 58 | 66 | + 13,8 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ | 1 | 5 | + 4 |
| у тому числі з вини водіїв таксі | 1 | - | - 1 |
| Травмовано | 887 | 784 | - 11,6 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 861 | 735 | - 14,6 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ | 6 | 15 | + 9 |
| у тому числі з вини водіїв таксі | 20 | 34 | + 14 |
| <i>Кількість ДТП на 100 транспортних засобів</i> | <i>1,46</i> | <i>1,17</i> | <i>- 19,8 %</i> |
| <i>Кількість загиблих на 100 ДТП</i> | <i>3,19</i> | <i>5,99</i> | <i>+ 87,5 %</i> |
| <i>Кількість травмованих на 100 ДТП</i> | <i>47,23</i> | <i>66,16</i> | <i>+ 40,1 %</i> |

Примітка: 1) кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв ліцензованих суб'єктів господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів та (або) небезпечних вантажів автомобільним транспортом;

2) відповідно до інформації, наданої Укртрансбезпекою, загальна кількість ліцензованих транспортних засобів автомобільного транспорту загального користування станом на грудень 2015 року складає 101374 одиниці (станом на грудень 2014 року – 128927 одиниць).

Продовження табл. 4.5

ВІДОМЧИЙ АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

| | | | |
|--|---------------|---------------|--------------------------|
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі водного транспорту | 15/4 | 15/6 | - /+ 2 |
| Загинуло | -/- | -/- | -/- |
| Травмовано | 1/- | 2/- | + 1/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі залізничного транспорту | 39/9 | 36/12 | - 3/+ 3 |
| Загинуло | 2/1 | 1/1 | - 1/- |
| Травмовано | 18/4 | 6/- | - 12/- 4 |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі поштового зв'язку | 33/12 | 36/18 | + 3/+ 6 |
| Загинуло | 2/- | -/- | - 2/- |
| Травмовано | 15/4 | 7/3 | - 8/- 1 |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі дорожнього господарства | 24/7 | 20/4 | - 4/- 3 |
| Загинуло | 5/- | 2/- | - 3/- |
| Травмовано | 19/- | 11/- | - 8/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі авіаційного транспорту | 13/7 | 14/8 | + 1/+ 1 |
| Загинуло | -/- | -/- | - /- |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі автомобільного транспорту | -/- | 1/- | + 1/- |
| Загинуло | -/- | -/- | -/- |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 124/39 | 122/48 | - 1,6%/+ 23,1 % |
| Загинуло | 9/1 | 3/1 | - 66,7 %/- |
| Травмовано | 53/8 | 26/3 | - 50,9 %/- 62,5 % |

Примітка: 1) кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб на автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури;

2) в чисельнику – всього; в знаменнику – в тому числі з вини водіїв транспортних засобів підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури.

АВАРІЙНІСТЬ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

| | | | |
|---------------------------------|-------------|-------------|-----------------|
| ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ПОДІЙ | 2964 | 2240 | - 24,4 % |
| ЗАГИНУЛО | 84 | 118 | + 40,5 % |
| ТРАВМОВАНО | 989 | 901 | - 8,9 % |

Примітка: 1) показники аварійності на транспорті в Україні за 2015 та 2014 роки без врахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь, а також території проведення АТО;

2) без урахування підрозділу «ДТП на залізничних переїздах залізниць України» розділу «Залізничний транспорт»;

3) без урахування показників аварійності за даними НБРЦА, наведеними в знаменнику розділу «Авіаційний транспорт».

ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО

| | | | |
|--|-----------|-----------|-----------------|
| Кількість ДТП з постраждалими через недоліки в експлуатаційному утриманні доріг загального користування | 56 | 40 | - 28,6 % |
| Загинуло | 16 | 26 | + 62,5 % |
| Травмовано | 94 | 58 | - 38,3 % |
| <i>Кількість ДТП на 100 км утримуваних доріг</i> | 0,033 | 0,024 | - 27,3 % |
| <i>Кількість загиблих на 100 км утримуваних доріг</i> | 0,009 | 0,015 | + 66,7 % |
| <i>Кількість травмованих на 100 км утримуваних доріг</i> | 0,055 | 0,034 | - 38,2 % |

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укравтодором, загальна протяжність автомобільних доріг загального користування станом на грудень 2015 року становить 169646 км (станом на грудень 2014 року – 169646 км).

АВАРІЙНІСТЬ НА ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОМУ КОМПЛЕКСІ В УКРАЇНІ

| | | | |
|---------------------------------|-------------|-------------|-----------------|
| ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ПОДІЙ | 3020 | 2280 | - 24,5 % |
| ЗАГИНУЛО | 100 | 144 | + 44,0 % |
| ТРАВМОВАНО | 1083 | 959 | - 14,4 % |

Табл. 4.6. Стан аварійності на транспорті в Україні у 2010 – 2015 роках

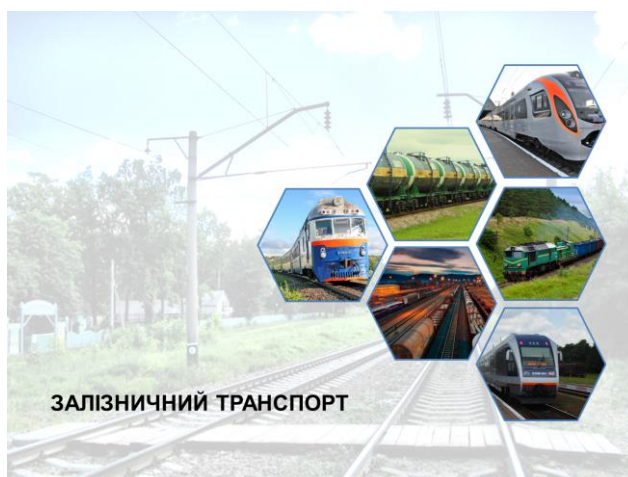
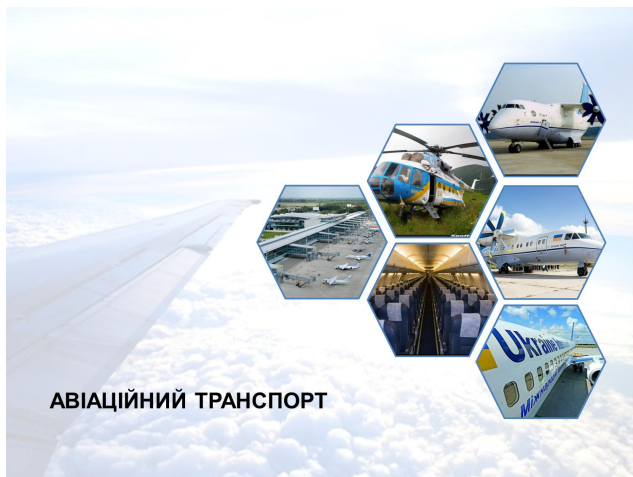
Аварійність на транспорті України у 2010 - 2015 роках¹

| Назва показника (класифікація та наслідки подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи) | | | | | |
|--|---|------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | 2010 рік | 2011 рік | 2012 рік | 2013 рік | 2014 рік | 2015 рік |
| АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ | | | | | | |
| Катастрофи | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 3 |
| Аварії | 4 | 3 | 4 | 7 | 2 | 3 |
| Серйозні інциденти | 5 | 4 | 6 | 4 | 6 | 5 |
| Інциденти | 106 | 100 | 116 | 103 | 59 | 53 |
| ВСЬОГО²: | 118 | 110 | 128 | 115 | 68⁶ | 64⁶ |
| Загинуло² | 7 | 6 | 8 | 5 | 7⁶ | 12⁶ |
| Травмовано² | 7 | 3 | 17 | 13 | -⁶ | -⁶ |
| ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ | | | | | | |
| Дуже серйозні аварії (катастрофи) | - | 3 | 3 | 8 | 6 | 8 |
| Серйозні аварії | 18 | 16 | 12 | 4 | 1 | 6 |
| Серйозні інциденти | 12 | 6 | 4 | 3 | 1 | 3 |
| Інциденти | 8 | 6 | 7 | 6 | - | 8 |
| ВСЬОГО: | 38 | 31 | 26 | 21 | 8⁶ | 25⁶ |
| Загинуло | 4 | 2 | 9 | 8 | 7⁶ | 31⁶ |
| Травмовано | 7 | 11 | 4 | 1 | 1⁶ | 26⁶ |
| ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ | | | | | | |
| Катастрофи | - | - | - | - | - | - |
| Аварії | - | - | 1 | - | - | - |
| Серйозні інциденти | 16 | 31 | 27 | 20 | 19 | 27 |
| Інциденти | 552 | 586 | 721 | 698 | 654 | 575 |
| ВСЬОГО: | 818 | 766 | 764 | 718 | 673⁶ | 602⁶ |
| Загинуло | - | - | - | - | -⁶ | -⁶ |
| Травмовано | 2 | 2 | 10 | - | -⁶ | 3⁶ |
| МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ | | | | | | |
| ВСЬОГО: кількість ДТП | - | - | 393⁹ | 320⁹ | 267^{6,9} | 289^{6,9} |
| Загинуло | - | - | 2⁹ | 2⁹ | 9^{6,9} | 3^{6,9} |
| Травмовано | - | - | 86⁹ | 29⁹ | 93^{6,9} | 85^{6,9} |
| АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ | | | | | | |
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 279 | 217⁴ | 219/1989^{4,5} | 2016^{4,5} | 1878^{4,5,6} | 1185^{4,5,6} |
| Загинуло | 110 | 33⁴ | 51/75^{4,5} | 55^{4,5} | 60^{4,5,6} | 71^{4,5,6} |
| Травмовано | 584 | 536⁴ | 533/781^{4,5} | 916^{4,5} | 887^{4,5,6} | 784^{4,5,6} |
| АВАРІЙНІСТЬ НА ТРАНСПОРТІ | | | | | | |
| ВСЬОГО ПОДІЙ | 1253 | 1123 | 1137/3300⁷ | 3190⁷ | 2894⁸ | 2165⁸ |
| ЗАГИНУЛО | 121 | 41 | 68/94⁷ | 70⁷ | 83⁸ | 117⁸ |
| ТРАВМОВАНО | 600 | 552 | 564/898⁷ | 969⁷ | 981⁸ | 784⁸ |

Примітки до Табл. 4.6:

- 1 – без урахування ДТП, транспортних подій на ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», при перевезенні небезпечних вантажів та на відомчому автомобільному транспорті Мінінфраструктури;
- 2 – з урахуванням подій з приватними повітряними суднами, занесеними до державного реєстру;
- 3 – статистичні дані щодо аварійності на міському електричному транспорті ведуться Укртрансінспекцією з 2012 року після отримання відповідних повноважень;
- 4 – з вини водіїв транспортних засобів суб'єктів господарювання, які мають ліцензії на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів автомобільним транспортом;
- 5 – з урахуванням звірки Укртрансінспекцією даних щодо кількості ДТП з вини водіїв транспортних засобів ліцензованих автомобільних перевізників, загиблих та травмованих у них з даними Державтоінспекції МВС України;
- 6 – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь, а також території проведення АТО;
- 7 – з урахуванням показників аварійності на міському електричному транспорті та примітки 5;
- 8 – з урахуванням показників аварійності на міському електричному транспорті та приміток 5 та 6;
- 9 – з вини водіїв транспортних засобів міського електричного транспорту.

5. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА В ОКРЕМИХ ГАЛУЗЯХ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ ЗА 2015 РІК





АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

В підрозділі 5.1 «Авіаційний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки польотів на авіаційному транспорті в Україні у 2015 році на основі проведеного аналізу авіаційних подій, інцидентів та подій з безпеки із цивільними повітряними суднами України, що сталися протягом 2015 року, та представлені інформаційно-аналітичні, презентаційні та інші довідкові матеріали про загальний стан аварійності та безпеки польотів на: комерційній (транспортній) авіації, авіації з виконання авіаційних робіт (у тому числі учбово-тренувальних польотів) та авіації загального призначення (у тому числі приватній авіації).

Під час підготовки підрозділу 5.1 «Авіаційний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державною авіаційною службою України та Національним бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами в Україні.



5.1.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ ПОЛЬОТІВ НА АВАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ

У 2015 році, при експлуатації цивільних повітряних суден України, що внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден, під час виконання пасажирських і вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації повітряних суден авіації загального призначення сталися:

- 3 катастрофи (з літаком Ан-2 UR-62681, літаком ZODIAC CH601 UR-POSA та вертольотом Mi-2 UR-CAE);
- 3 аварії (з автожиром «Cavalon» UR-MANE, літаком Diamond 40NG UR-TEL та вертольотом АК1-3 UR-KLK);
- 5 серйозних інцидентів (3 з яких з повітряними суднами авіації загального призначення);
- 53 інциденти;
- 30 подій з безпеки.

При цьому, протягом 2015 року також сталося 2 катастрофи та 1 аварія з повітряними суднами, які не внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден.

За 2015 рік на території України сталося 40 подій з іноземними цивільними повітряними суднами.

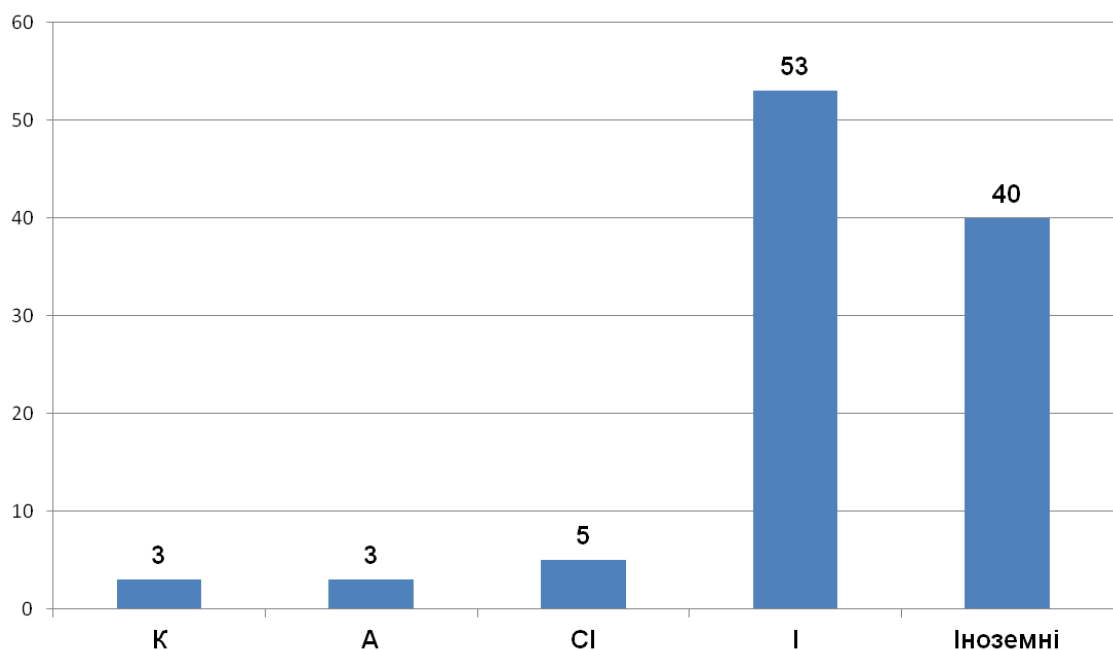


Рис. 5.1.1.1. Розподіл всіх авіаційних подій та інцидентів з повітряними суднами, що сталися у 2015 році за класами (крім інцидентів при обслуговуванні повітряного руху)

Примітка до Рис. 5.1.1.1.

К – катастрофа **СІ** – серйозний інцидент **Іноземні** – іноземні цивільні повітряні судна
А – аварія **І** – інцидент

5.1. Авіаційний транспорт

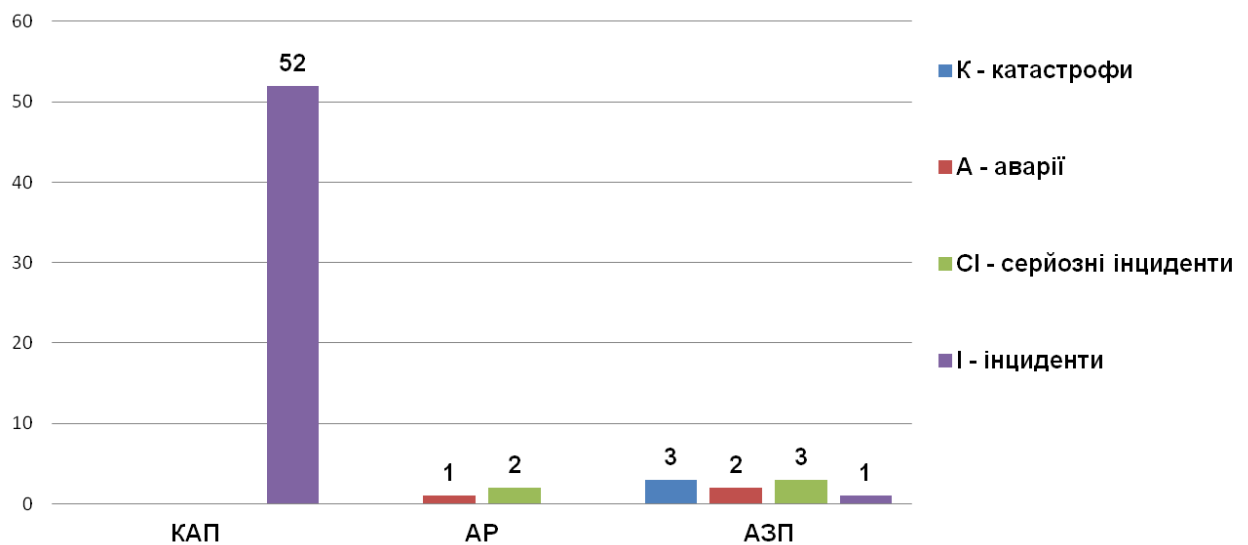


Рис. 5.1.1.2. Розподіл катастроф, аварій, серйозних інцидентів та інцидентів, які сталися у 2015 році за видами польотів

Примітка до Рис. 5.1.1.2.

КАП – комерційні авіаційні перевезення

АР – авіаційні роботи

АЗП – авіація загального призначення

Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2015 році

● *при виконанні пасажирських та вантажних перевезень на регулярних і нерегулярних лініях:*

- у 2015 році катастроф не було, а у 2014 році сталася 1 катастрофа;
- аварій, як і у 2014 році не було;
- кількість серйозних інцидентів зменшилась на 5 (у 2014 році було 5 серйозних інцидентів);
- кількість інцидентів не змінилась (у 2014 році сталося 52 інциденти);
- пошкоджень ПС на землі у 2015 році не було, у 2014 році було 7;
- надзвичайних подій не було;

● *при виконанні польотів на авіаційних роботах (у тому числі учбово-тренувальних польотів):*

- катастроф не було як і у 2014 році;
- сталася 1 аварія, у 2014 році аварій не було;
- сталося 2 серйозних інциденти, у 2014 році серйозних інцидентів не було;
- кількість інцидентів зменшилася на 6, у 2014 році було 6 інцидентів;
- пошкоджень ПС не було, у 2014 році було 1 пошкодження ПС;
- надзвичайних подій не було;

● *при експлуатації авіації загального призначення:*

5.1. Авіаційний транспорт

- відбулося 3 катастрофи, у 2014 році катастроф не було;
- сталося 2 аварії, як і у 2014 році;
- сталося 3 серйозних інциденти, тоді як у 2014 році стався 1 серйозний інцидент;
- кількість інцидентів не змінилася (у 2014 році стався 1 інцидент);
- сталося 2 надзвичайні події, у 2014 році була 1 надзвичайна подія.

У 2015 році загальний наліт по сертифікованих компаніях склав 237 767 льотних годин, що на 0,42 % більше у порівнянні з показниками 2014 року (236 768 годин). Транспортні компанії налітали 218 857 годин (у 2014 – 205 121) і при виконанні авіаційних робіт та учбово-тренувальних польотів – 18910 годин (у 2014 – 29553).

Табл. 5.1.1.1. Розподіл авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України, які сталися у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій | | | | Кількість постраждалих | | | |
|-------|---|---------------------------|-----------|-------------------------|-----------|------------------------|----------|-----------------|----------|
| | | абсолютна кількість подій | | Подій на 100 тис. годин | | Загинуло осіб | | Травмовано осіб | |
| | | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік |
| I | Кількість авіаційних подій та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень | | | | | | | | |
| 1.1 | Катастрофи | 0 | 1 | 0↓ | 0,48 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 1.2 | Аварії | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.3 | Серйозні інциденти | 0 | 5 | 0↓ | 2,43 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 1.4 | Інциденти | 52 | 52 | 25 | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| II | Кількість авіаційних подій та інцидентів при виконанні авіаційних робіт (у т.ч. учбово-тренувальних польотів) | | | | | | | | |
| 2.1 | Катастрофи | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.2 | Аварії | 1 | 0 | 0,53↑ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.3 | Серйозні інциденти | 2 | 0 | 1,06↑ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 2.4 | Інциденти | 0 | 6 | 0↓ | 1,89 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| III | Загальна кількість авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами України | | | | | | | | |
| 3.1 | Катастрофи | 0 | 1 | 0↓ | 0,42 | 0 | 7 | 0 | 0 |
| 3.2 | Аварії | 1 | 0 | 0,42↑ | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.3 | Серйозні інциденти | 2 | 5 | 0,84↓ | 2,11 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.4 | Інциденти | 52 | 58 | 13↓ | 25 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 3.5 | Всього | 55 | 64 | 14↓ | 27 | 0 | 7 | 0 | 0 |

Примітка до Табл. 5.1.1.1. Інформація зазначена без урахування авіаційних подій та інцидентів з авіацією загального призначення (у т.ч. приватною авіацією), які сталися у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

5.1. Авіаційний транспорт

Табл. 5.1.1.2. Кількість надзвичайних подій, пошкоджень повітряних суден на землі, подій з іноземними повітряними суднами, що сталися в Україні та подій з повітряними суднами авіації загального призначення, що сталися у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| № п/п | Класифікація подій | Кількість подій | | Кількість постраждалих | | | | |
|-------|--|-----------------|----------|------------------------|----------|-----------------|----------|---|
| | | 2015 рік | 2014 рік | Загинуло осіб | | Травмовано осіб | | |
| | | | | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | |
| 1 | Надзвичайні події | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | |
| 2 | Пошкодження повітряних суден | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| 3 | Події з повітряними суднами авіації загального призначення | К/А | 3/2 | 0/2 | 12 | 0 | 0 | 0 |
| | | СІ/І | 3/1 | 1/1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4 | Події з повітряними суднами, що не внесені до Державного реєстру | К/А | 2/1 | 5/1 | 2 | 5 | 2 | 1 |
| | | І | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5 | Події з іноземними ПС | 40 | 44 | 0 | 298 | 0 | 0 | |

Примітка до Табл. 5.1.1.2.

К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент І – інцидент

Найбільш серйозними подіями, що сталися під час експлуатації повітряних суден у 2015 році, стали:

1) при виконанні транспортних перевезень: авіаційних подій та серйозних інцидентів не було;

2) при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. учбово-тренувальних польотів сталися наступні події.



Аварія.

22.09.2015 при виконанні учбово-тренувального польоту на аеродромі Кременчук на вертольоті АК1-3 UR-KLK Кременчуцького льотного коледжу НАУ, на етапі переміщення вертольоту на місце стоянки на висоті 2-3 метри при швидкості 10 км/год., відбулося падіння потужності двигуна, що призвело до падіння висоти польоту.

Згідно пояснень пілота-інструктора в цей час він помітив загоряння табло «Отказ насоса 2» та блимання табло «Отказ насоса 1». Пілот-інструктор

«Отказ насоса 2» та блимання табло «Отказ насоса 1». Пілот-інструктор

виконав необхідні дії для погашення поступальної швидкості та максимально збільшив крок несучого гвинта, але низька висота польоту та брак часу не дозволили пілоту повністю загасити поступальну швидкість та виконати безпечну посадку.

Вертоліт з поступальною швидкістю та лівим зміщенням вдарився лівою лижнею об землю.

Після удару вертоліт підскочив та зі ще більшим лівим креном вдарився об землю лівою лижнею та лопатями несучого гвинта. Вертоліт перекинувся на лівий бік, та зі зруйнованими лопатями несучого та рульового гвинтів переміщувався по землі в напрямку польоту на лівому боці, поступово повертаючись курсом на північ. Коли вертоліт зупинився, пілот-інструктор виключив запалення і двигун та допоміг курсанту покинути кабіну.

Внаслідок аварії загиблих та травмованих не було.

Серйозний інцидент.

14.04.2015 при виконанні рейсу за місією ООН, за маршрутом Бундж – Малакал (Південний Судан) на вертольоті Мі-8-МТВ UR-HLG авіакомпанії «Українські Вертольоти», в польоті сталася відмова електричної системи, внаслідок чого вертоліт був повністю знеструмлений, крім мовного реєстратора МС-61. Командир повітряного судна прийняв рішення про виконання посадки на майданчик, підібраний з повітря.



Причиною серйозного інциденту (відмови більш ніж однієї системи необхідної для управління польотом і навігації) став вихід із ладу запобіжника «ІП-150», що призвело до одночасної відмови багатьох систем вертольоту.

Внаслідок серйозного інциденту загиблих та травмованих не було.



Серйозний інцидент.

27.08.2015 при виконанні польоту за маршрутом злітно-посадковий майданчик «Коротич» – злітно-посадковий майданчик «Майське» на літаку ХАЗ-30 UR-CMF ДАП «Харківський аероклуб ім. В.С. Гризодубової», командир повітряного судна виявив коливання значень обертів двигуна та прийняв рішення про виконання вимушеної посадки поза межами аеродрому (на

сільськогосподарське поле). Посадку було виконано благополучно без пошкоджень повітряного судна.

Причиною серйозного інциденту – неякісний внутрішній шар гумового паливного шлангу, і як результат часткове забиття паливного фільтру.
Внаслідок серйозного інциденту загиблих та травмованих не було.

3) при виконанні польотів на повітряних суднах авіації загального призначення (у т.ч. приватній авіації) сталися наступні події.

Катастрофа.

26.03.2015 при виконанні заходження на посадку на незареєстрований злітно-посадковий майданчик в с. Промінь, Волинської обл. на літаку Ан-2 UR-62681, повітряне судно зіткнулося нижнім правим крилом з дахом будинку та впало на проїзну частину вулиці на відстані 40 м від нього. Внаслідок падіння літак повністю зруйнувався та згорів.

Двоє осіб, що перебували на борту літака загинули. Інші особи під час авіаційної події не постраждали.

Літак був завантажений блоками тютюнових виробів.

Причиною, що безпосередньо обумовила катастрофу літака Ан-2 UR-62681, стало те, що під час візуального заходження на посадку вночі на непридатний для нічних польотів та не обладнаний світлотехнічними засобами посадковий майданчик, пілот не впорався з керуванням літака, втратив безпечну висоту польоту, що призвело до зіткнення літака з перешкодами на землі, втрати його швидкості та подальшого зіткнення з землею.

Супутнім фактором, що сприяв виникненню катастрофи, стало виконання польоту на технічно не допущеному до польотів літаку.



Катастрофа

04.10.2015 о 12:40 при виконанні польоту в зоні № 2 злітно посадкового майданчика «Цунів» на літаку ZODIAC CN601 XL UR-POSA, командир повітряного судна виконував заборонені для цього літака фігури вищого пілотажу. На висоті 600 м командир повітряного судна перевів літак на зниження для його розгону.

Після набору необхідної швидкості, він виконав одну «висхідну

бочку» закінчивши вивід літака на висоті приблизно 300 м., після чого почав виконання наступної «висхідної бочки».

Командир повітряного судна перевів літак на зниження для розгону літака, після чого енергійно перевів літак у набір висоти з одночасним виконанням «бочки». На висоті приблизно 100-120 м у літака склалися консолі крила, тобто силова конструкція центроплану крила зруйнувалася у польоті, консолі крила склалися з втратою підйомної сили. У процесі руйнування силової конструкції в повітрі у літака зруйнувалися паливні баки, пальне вилилось з них, внаслідок чого живлення двигуна припинилося, двигун вимкнувся.

Літак обертаючись ліворуч, впав на землю вертикально вниз та повністю зруйнувався. Через вилив палива у польоті, пожежі на землі не сталося. Внаслідок катастрофи пілот та особа, що перебувала на його борту, загинули.

Катастрофа.

11.11.2015, вночі, при виконанні несанкціонованого польоту за невстановленим маршрутом на вертольоті Mi-2 UR-CAE в районі річки Ух (Словаччина), повітряне судно зіткнулося із землею поверхнею, внаслідок чого всі особи, що перебували на борту вертольоту загинули.

За повідомленням повноважного органу з розслідування подій на авіаційному та морському транспорті Словаччини, тіла жертв катастрофи та уламки повітряного судна були виявлені 13.11.2015 року (через дві доби після події).

Розслідування катастрофи проводить поліція Словаччини.

Аварія.

26.07.2015 при виконанні польоту на злітно-посадковому майданчику «Спортивний аеродром «Гідропорт» (м. Одеса), на надлегкому автожирі «Cavalon» UR-MANE, під час розбігу для зльоту, сталося передчасне відокремлення повітряного судна від землі. Мала швидкість відриву автожиру призвела до його «просідання», зіткнення опорами шасі із злітно-посадковою смугою та повторним відокремлення від злітно-посадкової смуги.

В подальшому повітряне судно опустилося на носову частину, що призвело до повторного зіткнення колеса передньої опори шасі із землею, внаслідок чого передня опора шасі зламалася та відбулося зіткнення лопатей несучого гвинта з килем та землею. Внаслідок деформації лопатей несучого гвинта сталося їх зіткнення з лопатями штовхаючого гвинта, які також зруйнувалися. Автожир перекинувся на лівий бік, просунувся по землі 15 м, отримавши пошкодження фюзеляжу.

Внаслідок аварії загиблих та травмованих не було.

Аварія.

02.08.2015 при виконанні польоту з двома пасажирами на борту за маршрутом злітно-посадковий майданчик «АТСК «Євростар» - Велика Димерка - Старі Петрівці - Гідропарк (м. Київ) - точка «November» (міст ім. Патона, м. Київ) та у зворотному напрямку на літаку Diamond 40NG UR-TEL ПП «Бель», після здійснення ознайомлювального польоту, при виконанні посадки, під час післяпосадкового пробігу, почав відхилятися праворуч від осі злітно-посадкової смуги. Командир повітряного судна відчув, що праве колесо спущене, застосував інтенсивне гальмування, але через низький тиск у шині колеса правої основної опори шасі літак, після вирівнювання по осі злітно-посадкової смуги, знов продовжив зміщуватись праворуч.



Командир повітряного судна прийняв рішення про здійснення зльоту для повторного заходу на посадку. Приблизно на швидкості 50 вузлів повітряне судно здійснило зліт, але, пролетівши на незначній висоті приблизно 300 м, літак завалився на ліве напівкрило та зіткнувся із землею поверхнею.

В результаті падіння літак зазнав серйозних пошкоджень. Внаслідок аварії ніхто не постраждав.

Серйозний інцидент.

12.04.2015 при виконанні польоту за маршрутом злітно-посадковий майданчик «Чайка» – злітно-посадковий майданчик «Цунів» на літаку ХІАТ-650 УТ/СТ UR-YAO, що експлуатується ТОВ «Хімічні авіаційні технології», під час польоту в СТР Львів, було втрачено зв'язок органу організації повітряного руху з екіпажем повітряного судна.



Через декілька хвилин пілот з мобільного телефону повідомив, що о 14:17 здійснив посадку на поле внаслідок проблем з паливною системою. В результаті посадки літак пошкоджень не отримав, травмованих осіб не має.

Причиною серйозного інциденту (вимушеної посадки поза межами аеродрому) стало рішення командира повітряного судна про виконання вимушеної посадки з причин нестійких показань тиску пального у карбюраторі (коливання стрілки показчика датчика тиску пального у карбюраторі). При цьому, причиною нестійкого показання тиску пального у карбюраторі стала

наявність змінного електричного контакту у роз'ємі датчика тиску пального у карбюраторі.

Серйозний інцидент.

16.05.2015 при виконанні приватного польоту за маршрутом н.п. Кам'янка – злітно-посадковий майданчик «Чайка» для участі у авіаційному фестивалі та третьому чемпіонаті «Кубок Нестерова» на літаку Extra 330 UR-WYK, що належить приватній особі, після входу в зону аеродромного руху (ATZ) злітно-посадкового майданчику «Чайка», внаслідок малого залишку пального, пілот прийняв рішення та здійснив вимушену посадку на аеродромі «Антонов». Посадку було виконано благополучно, пілот та приватна особа, що перебувала на борту повітряного судна ушкоджень не отримали.

Причиною серйозного інциденту став помилковий розрахунок пілотом необхідної кількості пального на політ внаслідок неякісної підготовки до польоту.

Серйозний інцидент.

17.08.2015 о 15:00 під час польоту за маршрутом Сутиски-Літин-Пеньківка-Бар-Сутиски на планері Jantar ST-3 UR-KABU, який належить Товариству сприяння обороні України, після зльоту із злітно-посадкового майданчику «Сутиски» та проходження першого і другого поворотного пунктів («Літин» та «Пеньківка»), у зв'язку з затуханням термічної діяльності атмосфери, пілот прийняв рішення припинити виконання завдання та повернутися на злітно-посадковий майданчик «Сутиски».

При виконанні подальшого польоту, за словами пілота-планериста, планер зустрівся з прогресуючим низхідним потоком, який посилювався по мірі наближення до краю лісу. Потрапляння в нисхідний потік повітря викликало швидке падіння висоти. Не маючи змоги виконати посадку на майданчик підібраний з повітря, за словами пілота, він прийняв рішення про здійснення посадки на ліс. Внаслідок посадки планер отримав незначні пошкодження. Пілот не постраждав.

Табл. 5.1.1.3. Розподіл катастроф, аварій та серйозних інцидентів, які сталися у 2015 році за типами повітряних суден

| Вид події \ Тип ПС | АН-2 | Zodiac CH601 XL | Mi-2 | AK1-3 | Автожир «Cavalon» | Diamond 40NG | Mi-8 | ХІАТ-650 | Extra 330 | Планер Jantar ST-3 | ХА3-30 |
|--------------------|------|-----------------|------|-------|-------------------|--------------|------|----------|-----------|--------------------|--------|
| К | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| А | - | - | - | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - |
| СІ | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Примітка до Табл. 5.1.1.3.

К – катастрофа **А** – аварія **СІ** – серйозний інцидент **ПС** – повітряне судно

5.1. Авіаційний транспорт

Табл. 5.1.1.4. Розподіл катастроф, аварій та серйозних інцидентів, які сталися у 2015 році за експлуатантами

| Експлуатант ПС | Агротехсервіс | Приватна особа | Невідомо | КЛК НАУ | ПП «Бель» | Українські Вертольоти | ТОВ «Хімічні авіаційні технології» | ТСО України | ДАП «Харківський аероклуб ім. В.С. Гризодубової» |
|-------------------|---------------|----------------|----------|---------|-----------|--------------------------|--|-------------|---|
| К | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | - | - |
| А | - | 1 | - | 1 | 1 | - | - | - | - |
| СІ | - | 1 | - | - | - | 1 | 1 | 1 | 1 |

Примітка до Табл. 5.1.1.4.

К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент ПС – повітряне судно

Табл. 5.1.1.5. Розподіл катастроф, аварій та серйозних інцидентів, які сталися у 2015 році за факторами

| Фактори | Не визначено | Людський (екіпаж) | Середовище | Технічний (та ВКН) | Організаційний |
|---------|-----------------|----------------------|------------|-----------------------|----------------|
| К | 1 ¹ | 2 | - | - | - |
| А | - | 2 | 2 | - | - |
| СІ | - | 1 | 1 | 3 | 1 |

Примітки до Табл. 5.1.1.5.

1. Розслідування катастрофи з вертольотом Мі-2 триває. Причинні фактори ще не визначені;

К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент ВКН – виробничо-конструкторський недолік

Табл. 5.1.1.6. Розподіл катастроф, аварій та серйозних інцидентів, які сталися у 2015 році за етапами польоту

| Етап | Під час посадки | Під час маневрування | На маршруті | Під час розбігу |
|------|-----------------|-------------------------|-------------|-----------------|
| К | 1 | 1 | 1 | - |
| А | 1 | - | 1 | 1 |
| СІ | 1 | - | 4 | - |

Примітки до Табл. 5.1.1.6.

1. Розслідування катастрофи з вертольотом Мі-2 триває. Причинні фактори ще не визначені;

К – катастрофа А – аварія СІ – серйозний інцидент

Події, що сталися з повітряними суднами, які не внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України та з цивільними повітряними суднами іноземної реєстрації на території України

У 2015 році сталися 2 катастрофи, у яких 2 особи загинуло, та 1 аварія, у якій 2 особи отримали травми, з повітряними суднами, які не були внесені до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

При цьому, у 2015 році на території України сталося 2 пошкодження повітряних суден та 38 інцидентів з цивільними повітряними суднами іноземної реєстрації.

Табл. 5.1.1.7. Загальні дані щодо подій з іноземними повітряними суднами на території України

| Аеродром | Бориспіль | Жуляни | Одеса | Харків | Львів | Ужгород | Порушення NOTAM A2036/15 | Всього |
|-------------------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|--------------------------|-----------|
| Країна реєстрації | | | | | | | | |
| Росія | 4 | - | 5 | - | - | - | - | 9 |
| Туреччина | - | - | 2 | 3 | 2 | - | - | 7 |
| Австрія | 1 | 1 | 1 | - | - | - | - | 3 |
| Німеччина | 2 | 1 | - | - | - | - | - | 3 |
| Естонія | 1 | 1 | - | - | - | - | - | 2 |
| Польща | 1 | - | 1 | - | - | - | - | 2 |
| Великобританія | 2 | - | - | - | - | - | - | 2 |
| Мальта | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Йорданія | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Греція | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Швеція | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Латвія | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Сан Маріно | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Словаччина | - | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| Нідерланди | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| ОАЕ | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| США | - | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| Данія | - | 1 | - | - | - | - | - | 1 |
| Франція | 1 | - | - | - | - | - | - | 1 |
| Всього | 15 | 9 | 9 | 3 | 2 | 1 | 1 | 40 |



В підрозділі 5.2 «Водний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні у 2015 році на основі проведеного аналізу аварійних подій, що сталися на водному транспорті в Україні, та представлені інформаційно-аналітичні, презентаційні та інші довідкові матеріали про стан аварійності та безпеки судноплавства на: морському і річковому транспорті, а також на маломірних (малих) судах.

Під час підготовки підрозділу 5.2 «Водний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державною службою України з безпеки на транспорті (Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті).



5.2.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА НА МОРЬСЬКОМУ І РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ ТА НА МАЛОМІРНИХ (МАЛИХ) СУДНАХ

Протягом 2015 року на водному транспорті всього сталося 39 аварійних подій, в яких 39 осіб загинуло, 6 осіб зникло безвісти та 26 – отримали травми різного ступеню тяжкості (в тому числі і переохолодження).

Протягом 2014 року всього сталося 18 аварійних подій, в яких 11 осіб загинуло, 2 особи зникли безвісти та 3 – було травмовано.

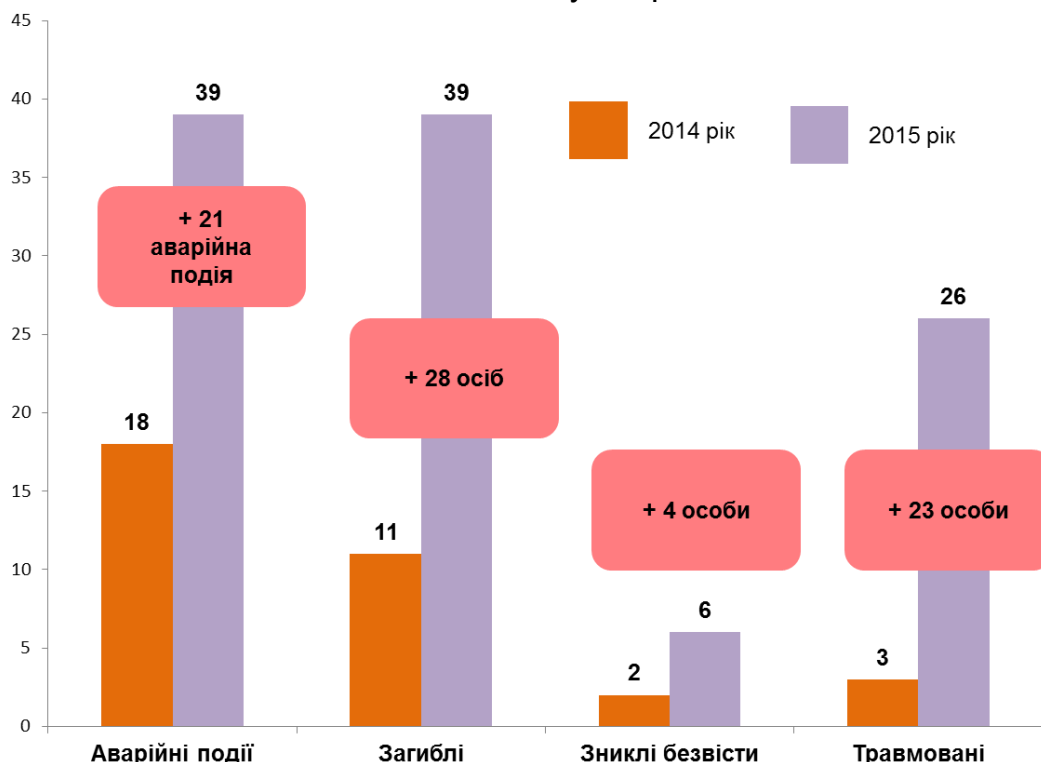


Рис. 5.2.1.1. Загальний стан аварійності на водному транспорті у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 2015 року, на аварійні події, які підлягають обліку, та ті, що обліку не підлягають, то протягом 2015 року на водному транспорті всього сталося 25 аварійних подій, що підлягають обліку (загинула 31 особа, травмовано 26 осіб, зникло безвісти 5 осіб) та 14 аварійних подій, що не підлягають обліку (загинули 8 осіб, зникла безвісти 1 особа), а саме:

морський транспорт – 3 аварійні події, у яких не було ні загиблих, ні травмованих (у 2014 році на морському транспорті аварійних подій не було);

річковий транспорт – 12 аварійних подій, у яких 1 особа загинула (у 2014 році – 4 аварійні події, у яких 3 особи загинуло);

маломірні (малі) судна – 20 аварійних подій, у яких загинуло 38 осіб, зникло безвісти 6 осіб та було травмовано 26 осіб (у 2014 році 10 аварійних подій, у яких 8 осіб загинуло, 2 особи зникло безвісти та 3 особи було травмовано);

5.2. Водний транспорт

судна під іноземним прапором – 4 аварійні події без постраждалих (у 2014 році – також 4 аварійні події без постраждалих).

Тобто у 2015 році спостерігається збільшення аварійності за всіма показниками. Так, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2015 року, у порівнянні з 2014 роком збільшилась на 21 аварійну подію, кількість загиблих – збільшилась на 28 осіб, кількість зниклих безвісти осіб – збільшилась на 4 особи, та кількість травмованих осіб – збільшилась на 23 особи.

Табл. 5.2.1.1. Аварійні події, що підлягають обліку, які сталися у 2015 році

| Підлягають обліку | | | | | |
|------------------------|------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|-----------------|
| Вид водного транспорту | Класифікація аварійних подій | Кількість подій | Загинуло осіб | Зникло безвісти осіб | Травмовано осіб |
| Морський транспорт | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Морські інциденти | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | Інциденти | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Річковий транспорт | Дуже серйозні аварії | 1 | 1 | 0 | 0 |
| | Серйозні аварії | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Інциденти | 7 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 9 | 1 | 0 | 0 |
| Маломірні (малі) судна | Дуже серйозні аварії | 7 | 30 | 5 | 21 |
| | Серйозні аварії | 5 | 0 | 0 | 5 |
| | Серйозні інциденти | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 13 | 30 | 5 | 26 |

Табл. 5.2.1.2. Аварійні події, що не підлягають обліку, які сталися у 2015 році.

| Не підлягають обліку | | | | | |
|------------------------|----------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|-----------------|
| Вид водного транспорту | Класифікація аварійних подій | Кількість подій | Загинуло осіб | Зникло безвісти осіб | Травмовано осіб |
| Іноземні судна | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні аварії | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Морські інциденти | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | Інциденти | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Річковий транспорт | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Інциденти | 2 | 0 | 0 | 0 |
| | Льодовий випадок | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Маломірні (малі) судна | Дуже серйозні аварії | 7 | 8 | 1 | 0 |
| | Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Експлуатаційні пошкодження судна | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Всього: | | 7 | 8 | 1 | 0 |

Хоча протягом 2010 – 2015 років прослідковувалося відносне зменшення показників аварійності на водному транспорті, на жаль у 2015 році показники аварійності знов збільшилися.

Так у 2010 році на водному транспорті всього сталася 101 аварійна подія, у 2011 – 72 аварійні події, у 2012 – 50 аварійних подій, у 2013 – 40 аварійних подій, у 2014 – 18 аварійних подій. При цьому, протягом 2015 року всього допущено 39 аварійних подій.

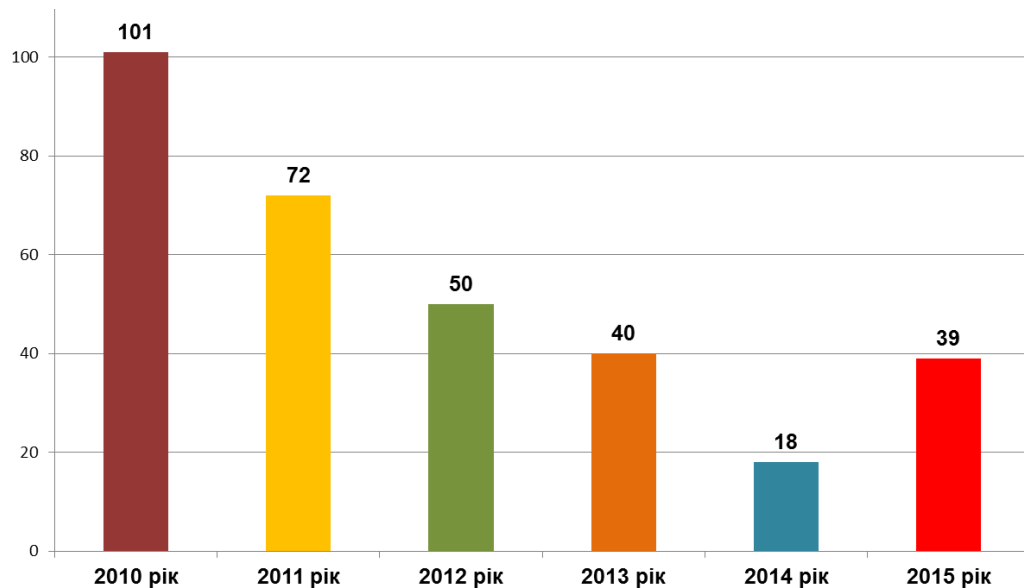


Рис. 5.2.1.2. Загальна кількість аварійних подій на водному транспорті протягом 2010 – 2015 років

Основними причинами аварійних подій, які сталися у 2015 році, є:

- відсутність у судноводіїв необхідних навиків управління судном;
- невикористання рятувальних засобів;
- не дотримання обмежень за районом плавання та погодних умов;
- не виконання вимог щодо пасажиромісткості та вантажопідйомності суден;
- плавання у несприятливих гідрометеорологічних умовах або у темний час доби;
- використання незареєстрованих плавзасобів для аматорського рибальства та полювання;
- вихід на водні об'єкти не з баз для стоянок маломірних (малих) суден;
- використання плавзасобів без належного технічного огляду та у невідповідних районах і умовах плавання;
- керування маломірним (малим) судном без відповідного посвідчення на право управління маломірним (малим) судном.

При цьому, у декількох випадках мало місце керування у стані алкогольного сп'яніння.

5.2. Водний транспорт

Проаналізувавши місця виникнення аварійних подій, можна зазначити, що переважна більшість аварійних подій, допущених на водному транспорті у 2015 році виникли на морських внутрішніх водних шляхах України.



Рис. 5.2.1.3. Розподіл аварійних подій, що сталися на водному транспорті у 2015 році, за місцем їх виникнення

На річці Дунай у 2015 році сталося сім аварійних подій, з них 6 інцидентів, та 2 серйозні аварії.

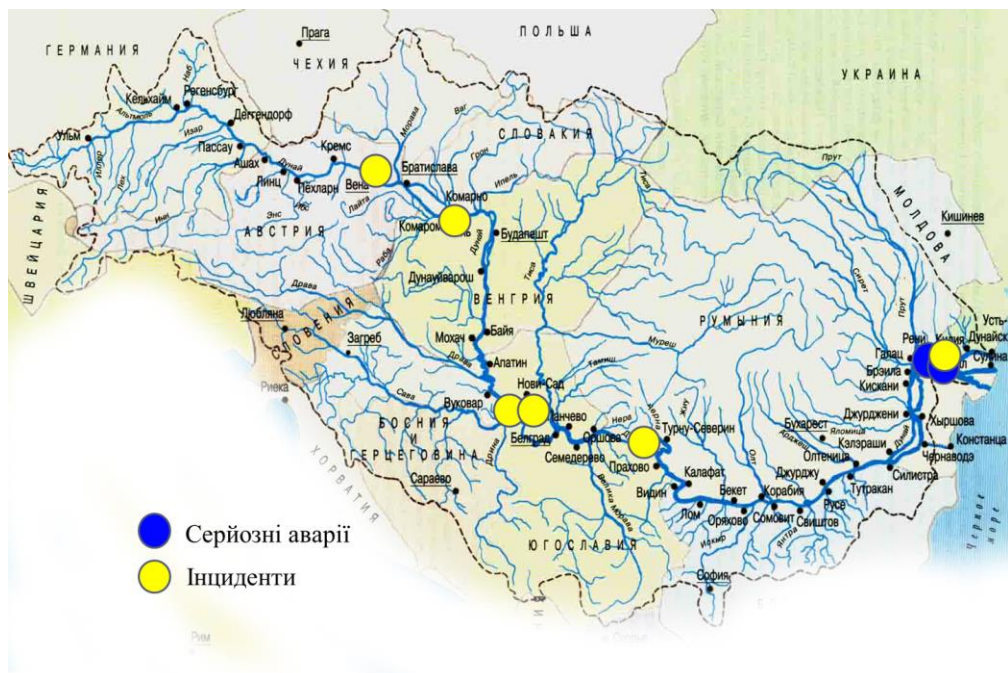


Рис. 5.2.1.3. Розподіл аварійних подій, що сталися у 2015 році із суднами під прапором України за місцем їх виникнення в іноземних водах

Всі аварійні події, які сталися протягом 2015 року, були класифіковані так: 15 дуже серйозних аварій, 7 серйозних аварій, 17 інцидентів.

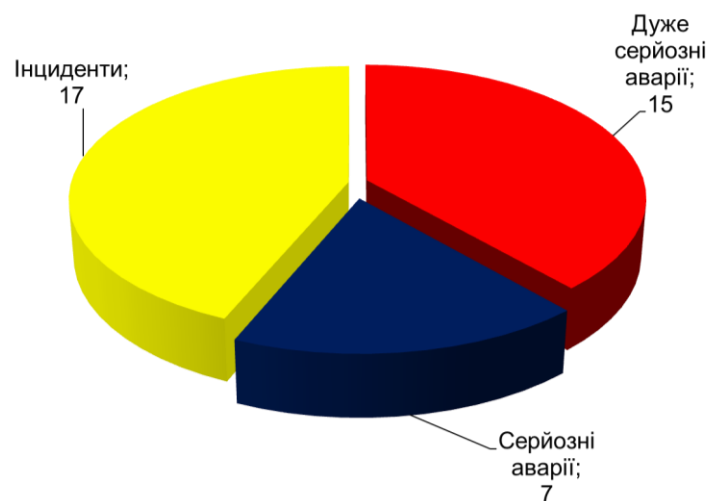


Рис. 5.2.1.4. Розподіл аварійних подій, що сталися у 2015 році за класифікацією

За результатами проведених розслідувань цих аварійних подій встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 27 випадків (неналежна організація несення вахтової служби, експлуатація незареєстрованих маломірних суден, неврахування маневрених елементів судна, вихід суден без рятувальних засобів, порушення правил техніки безпеки та охорони праці);

2) навігаційні причини – 10 випадків (посадки суден на мілину, навалювання суден на опори мостів та гідротехнічні споруди);

3) технічні причини – 5 випадків (вихід з ладу дизель-генератора, не спрацювання реверсного механізму головного двигуна, втома металу якірного ланцюга);

4) інші причини – 4 випадки;

При цьому, виникнення аварійної події може бути як в наслідок однієї, так і декількох причин одночасно.



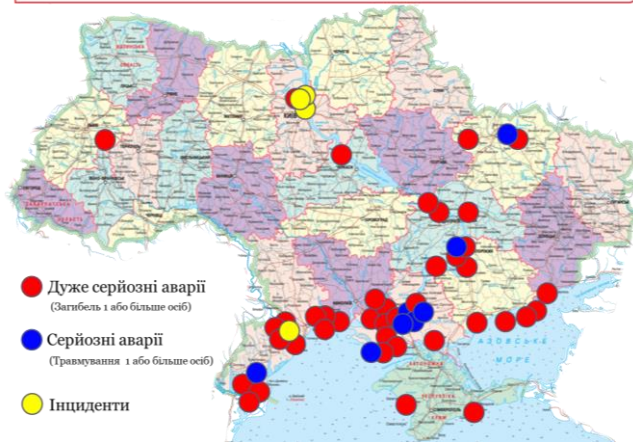
Рис. 5.2.1.5. Розподіл аварійних подій, що сталися у 2015 році за причинами їх виникнення

5.2. Водний транспорт

Згідно з розподілом аварійних подій з маломірними (малими) суднами за місцем їх виникнення, можна зазначити, що переважна більшість дуже серйозних аварійних подій із такими суднами трапляється у морських водах та у місцях масового відпочинку людей на водних об'єктах. Враховуючи те, що у 2015 році загибель осіб пов'язана з аварійними подіями, які виникали з маломірними (малими) суднами, необхідно здійснювати регулярне патрулювання в районах найбільш інтенсивного судноплавства та відпочинку осіб.

При цьому, згідно з розподілом аварійних подій з транспортними суднами можна відзначити, що переважна їх більшість трапляється у місцях інтенсивного судноплавства, а саме акваторіях морських портів.

Аварії малих суден за 2013-2015 роки



Аварії транспортних суден за 2013-2015 роки



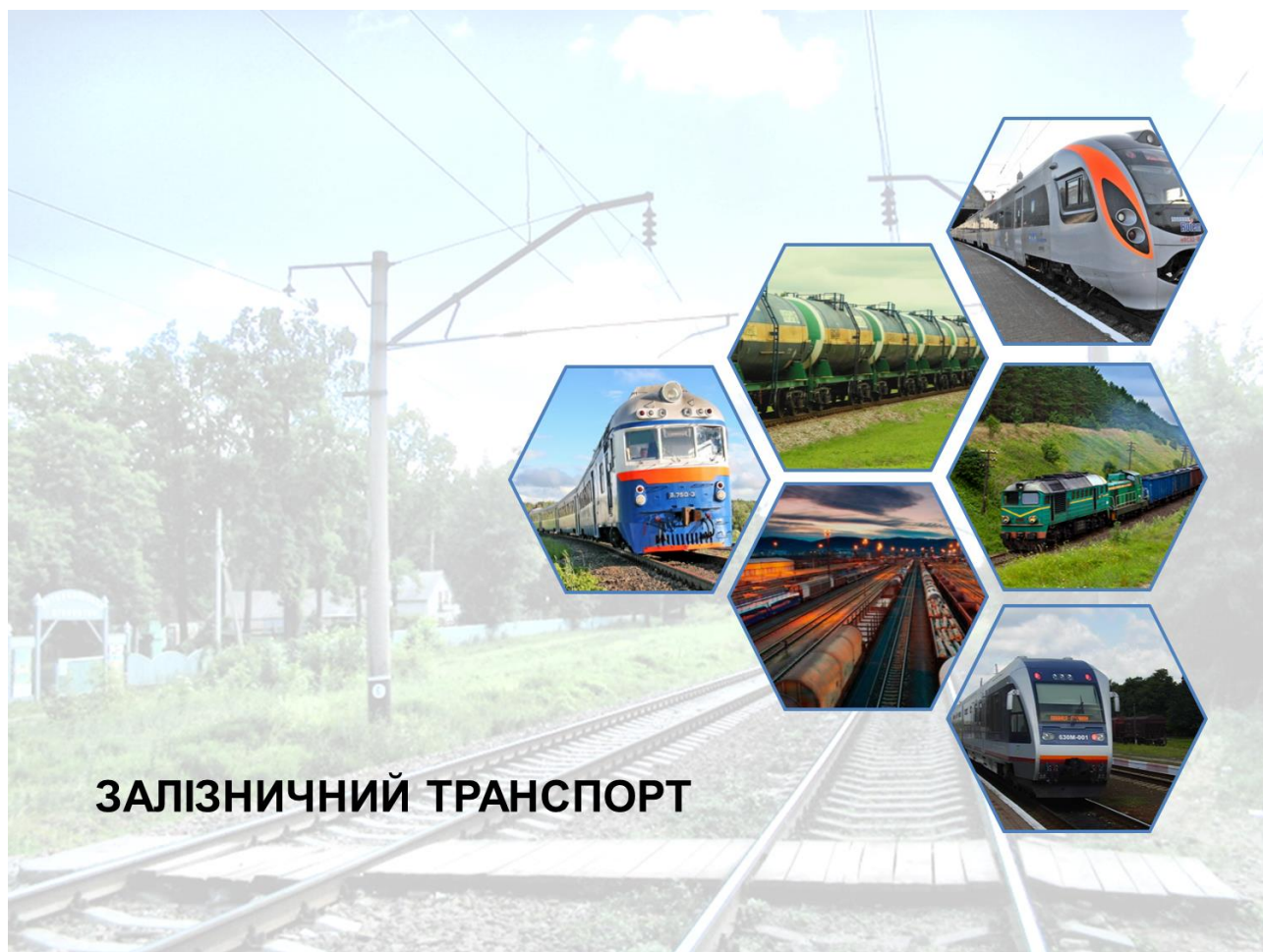
Серед всіх аварійних подій, допущених на водному транспорті у 2015 році, найбільш резонансною стала аварійна подія із судном «Иволга».

Так, 17 жовтня 2015 року на акваторії Чорного моря неподалік смт. Затока Одеської області, в районі підхідного каналу морського порту Білгород-Дністровський сталася серйозна аварія з судном «Иволга».

Судно зі значним перевищенням норм пасажиромісткості перекинулося, внаслідок чого загинуло 20 осіб, переохолодження отримали 20 осіб, зниклими безвісти вважаються 2 особи.

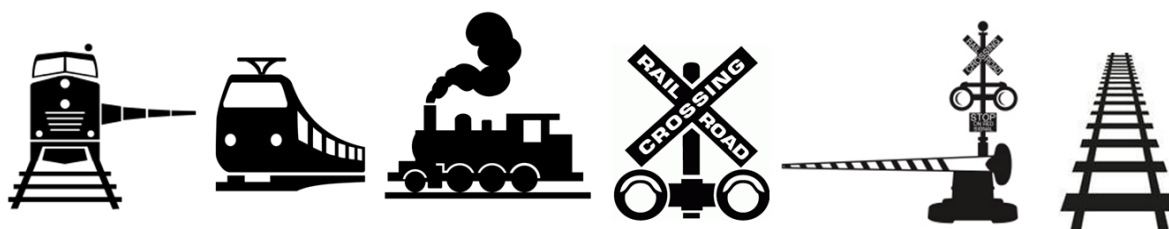


Фото. 5.2.1.1. Дуже серйозна аварія, яка сталася 17.10.2015 на акваторії Чорного моря неподалік смт. Затока Одеської області з судном «Иволга», в результаті якої 20 осіб загинуло, 20 осіб було травмовано (отримали переохолодження) та 2 особи зникли безвісти



В підрозділі 5.3 «Залізничний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки руху на залізничному транспорті в Україні у 2015 році на основі проведеного аналізу транспортних подій, дорожньо-транспортних пригод та аварійних ситуацій, що сталися на залізничному транспорті в Україні протягом 2015 року, та представлені інформаційно-аналітичні, презентаційні та інші довідкові матеріали про стан аварійності та безпеки руху на: залізничному транспорті загального користування, міжгалузевому промислового залізничного транспорту та на залізничних переїздах.

Під час підготовки підрозділу 5.3 «Залізничний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державною адміністрацією залізничного транспорту України (ПАТ «Українська залізниця») та приватним акціонерним товариством «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту».



5.3.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Упродовж 2015 року в структурі Укрзалізниці всього допущено 602 інциденти, у тому числі 27 серйозних інцидентів проти 673 інцидентів, із яких 19 серйозних, за 2014 рік.

Загальну кількість транспортних подій зменшено на 71 випадок, а кількість серйозних інцидентів збільшено на 8 випадків. При цьому, приведений обсяг перевезень зменшився на 7,9 %, а питомий показник кількості транспортних подій до обсягів перевезень зменшився з 2,76 до 2,66 подій на 1 млрд. приведених тонно-кілометрів.

Щодобово траплялось у середньому 1,7 випадка проти 1,8 випадка у 2014 році.

Табл. 5.3.1.1. Стан аварійності на залізничному транспорті загального користування у 2015 році у порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки транспортних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питоми показники аварійності) | | (±) % чи одиниць до показників минулого року |
|--|--|---------------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| Катастрофи | 0 | 0 | - |
| Аварії | 0 | 0 | - |
| Серйозні інциденти | 19 | 27 | + 42,1 % |
| Інциденти | 654 | 575 | - 12,1 % |
| Всього транспортних подій | 673 | 602 | - 10,5 % |
| Загинуло осіб | 0 | 0 | - |
| Травмовано осіб | 0 | 3 | + 3 |
| <i>Кількість подій на 1 млн. приведених ткм.</i> | <i>0,0028</i> | <i>0,0027</i> | <i>- 3,8%</i> |
| <i>Кількість загиблих на 100 подій</i> | <i>0</i> | <i>0</i> | <i>-</i> |
| <i>Кількість травмованих на 100 подій</i> | <i>-</i> | <i>0,50</i> | <i>+ 0,50</i> |

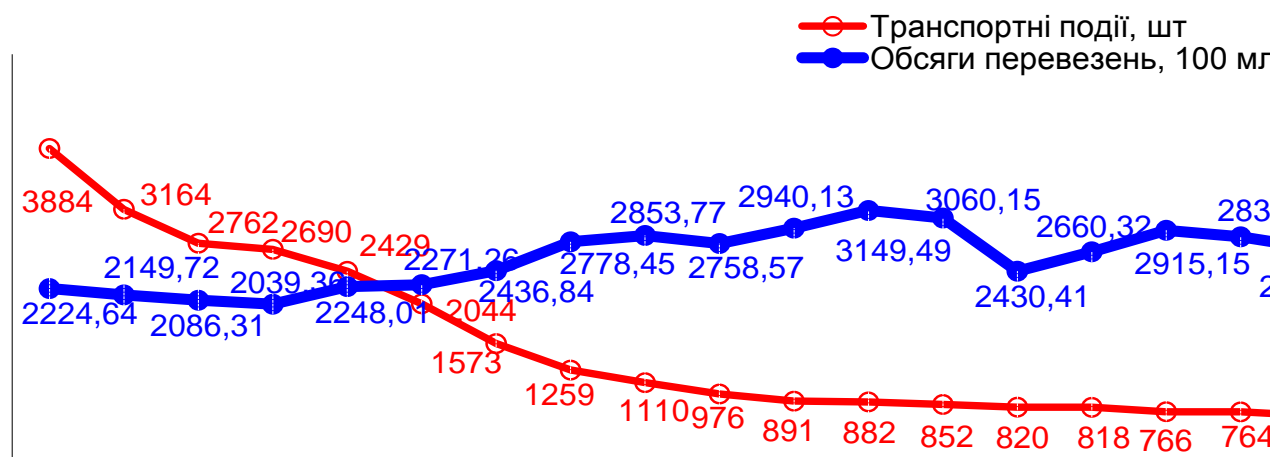


Рис. 5.3.1.1. Динаміка кількості транспортних подій у співвідношенні до обсягів перевезень протягом 1996 – 2015 років

5.3. Залізничний транспорт

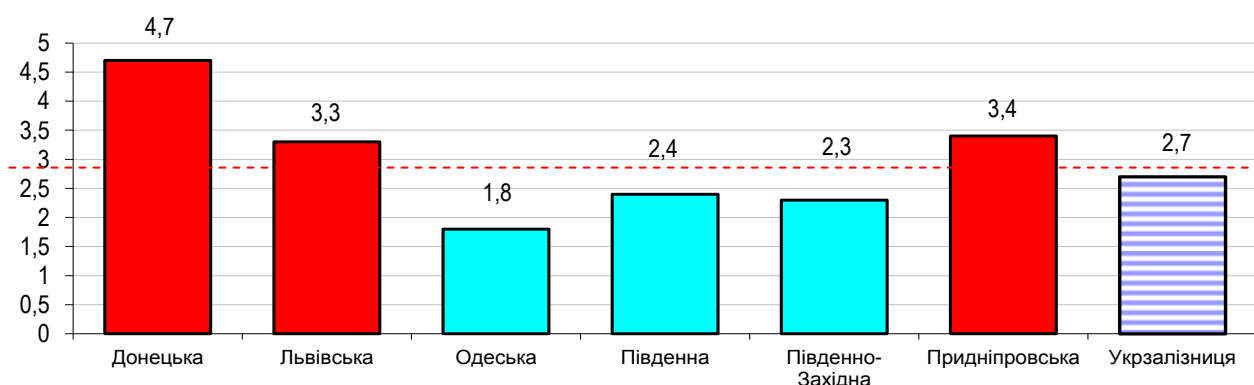


Рис. 5.3.1.2. Графік приведеної кількості транспортних подій у відношенні до 1 млрд.т.км приведених обсягів перевезень за залізницями України

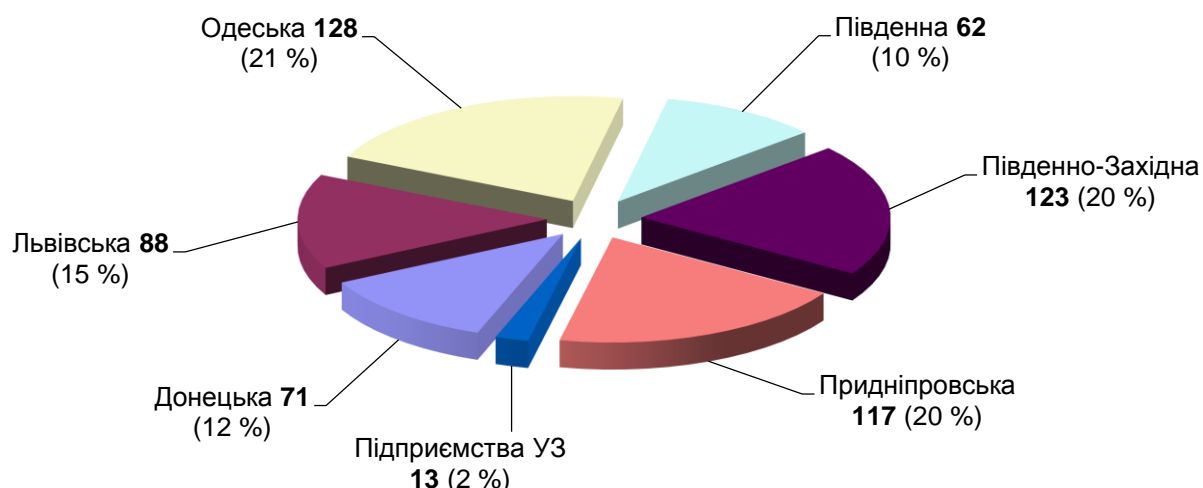


Рис. 5.3.1.3. Розподіл транспортних подій, допущених у 2015 році за залізницями України

Загальну кількість транспортних подій зменшено на всіх залізницях, крім Південної залізниці:

- на Донецькій залізниці – на 24 випадки, із 95 до 71;
- на Львівській залізниці – на 4 випадки, із 92 до 88;
- на Одеській залізниці – на 14 випадків, із 142 до 128;
- на Південно-Західній залізниці – на 16 випадків, із 139 до 123;
- на Південній залізниці – 62 проти 62;
- на Придніпровській залізниці – на 13 випадків, із 130 до 117.

Як у 2015 році, так і в 2014 році 13 транспортних подій допущені з вини працівників підприємств підпорядкування Укрзалізниці. При цьому найбільшу кількість транспортних подій допущено на Одеській залізниці – 128 випадки (21,3 % від загальної кількості допущених подій).

5.3. Залізничний транспорт

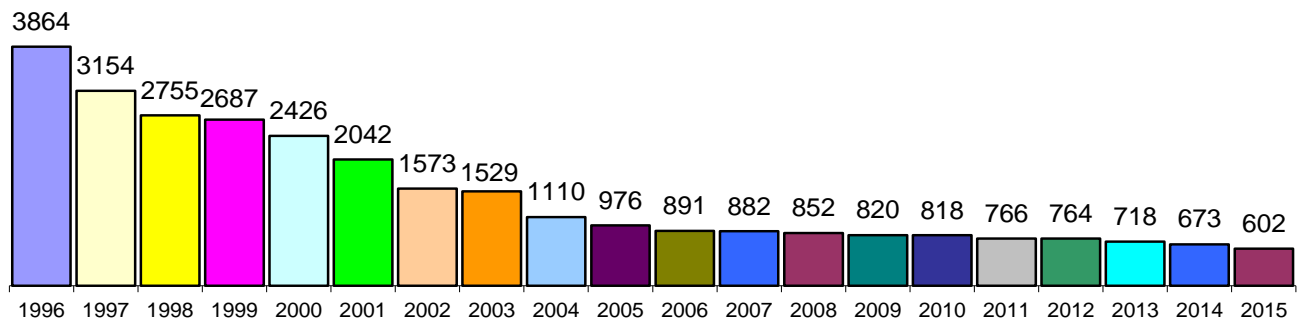
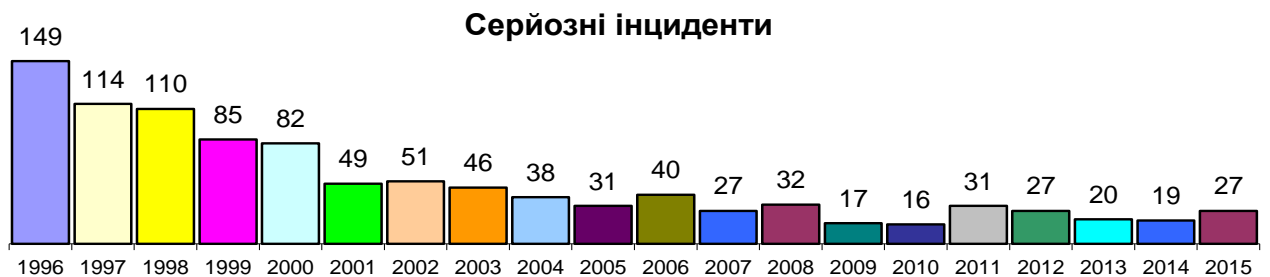
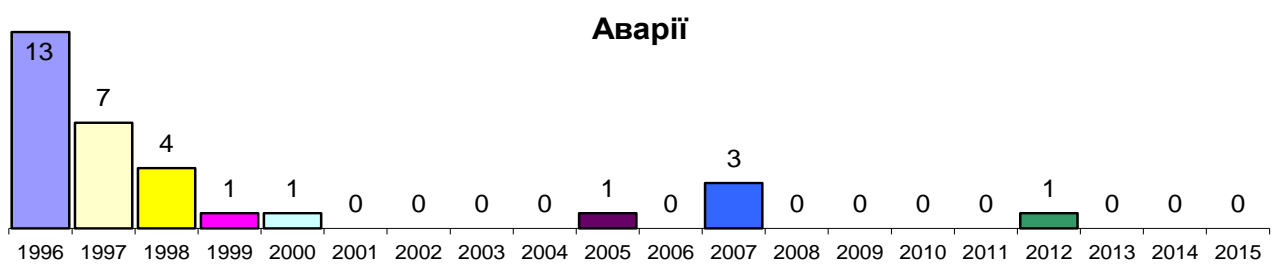


Рис. 5.3.1.4. Загальна кількість транспортних подій в структурі Укрзалізниці протягом 1996 – 2015 років



5.3. Залізничний транспорт



5.3. Залізничний транспорт

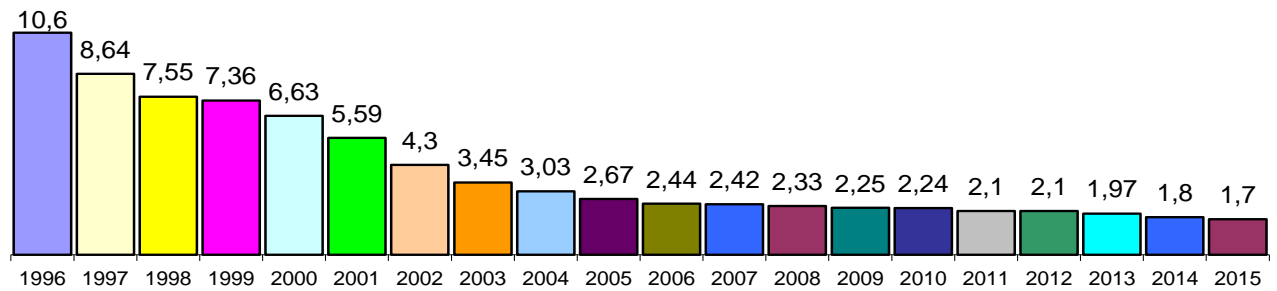


Рис. 5.3.1.5. Середня кількість транспортних подій, допущених у 2015 році за добу

Збільшено кількість транспортних подій в Українській залізничній швидкісній компанії – з 8 до 10 транспортних подій.

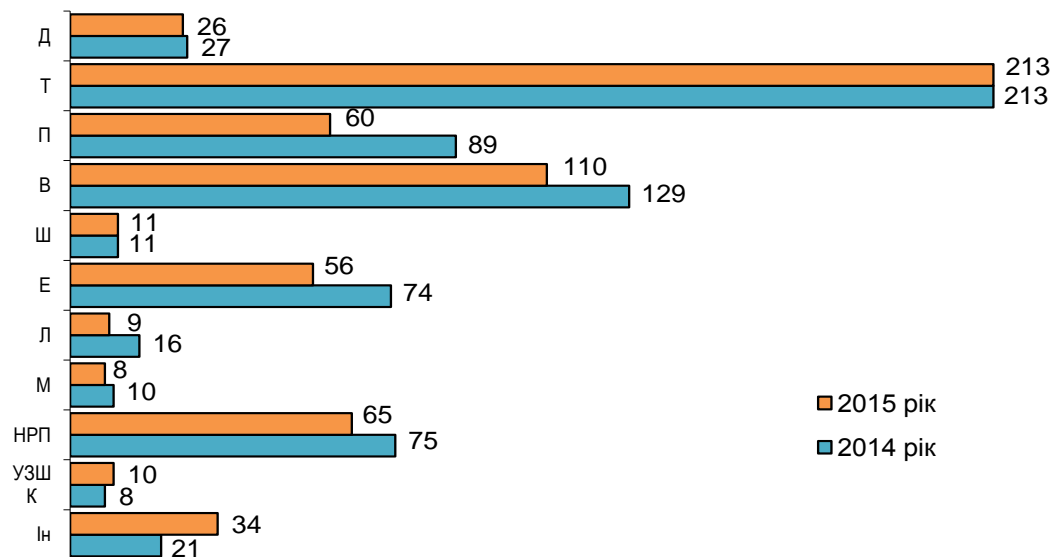


Рис. 5.3.1.6. Загальна кількість транспортних подій по господарствах Укрзалізниці за 2015 рік у порівнянні з 2014 роком

Примітка до Рис. 5.3.1.6

Господарства:

- | | |
|--|--|
| Д – перевезень; | Е – електрифікації та електропостачання; |
| Т – локомотивне; | Л – пасажирське; |
| П – колійне; | М – комерційне; |
| В – вагонне; | НРП – приміських пасажирських перевезень; |
| Ш – автоматики, телемеханіки та зв'язку; | УЗШК – Українська залізнична швидкісна компанія; |
| | Ін – з інших причин. |

Найбільше транспортних подій сталося у департаментах локомотивного, вагонного господарств, колії та споруд, приміських пасажирських перевезень, електрифікації та електропостачання, в яких загалом допущено 504 транспортних подій або 84 %.

5.3. Залізничний транспорт

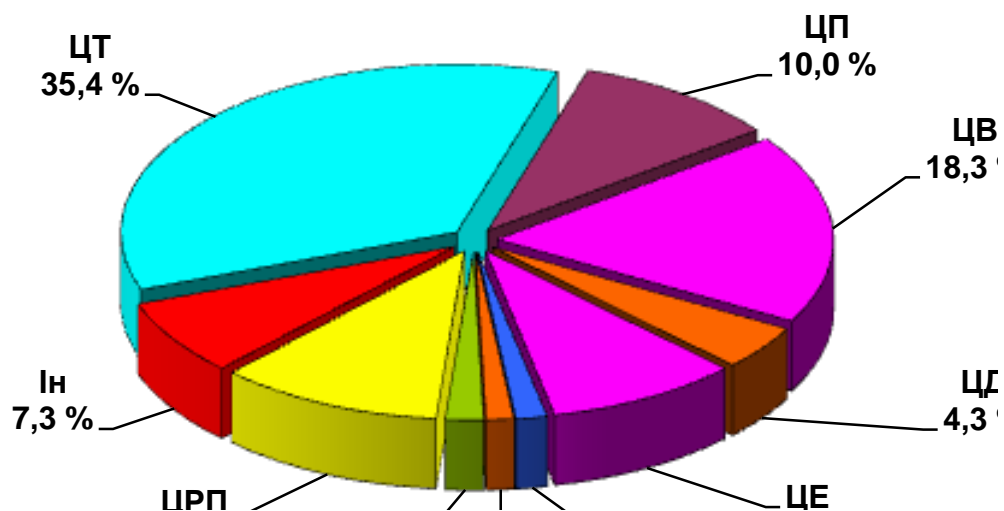


Рис. 5.3.1.7. Співвідношення кількості допущених у 2015 році транспортних подій між департаментами Укрзалізниці

Примітка до Рис. 5.3.1.7

Господарства:

- | | |
|---|---|
| ЦТ – локомотивне; | ЦЛ – пасажирське; |
| ЦП – колійне; | ЦМ – комерційне; |
| ЦВ – вагонне; | ЦШ – автоматики, телемеханіки та зв'язку; |
| ЦД – перевезень; | ЦРП – приміських пасажирських перевезень; |
| ЦЕ – електрифікації та електропостачання; | Ін – з інших причин. |

Протягом 2015 року допущено 13 випадків транспортних подій на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці, проти 13 випадків, допущених у 2014 році.

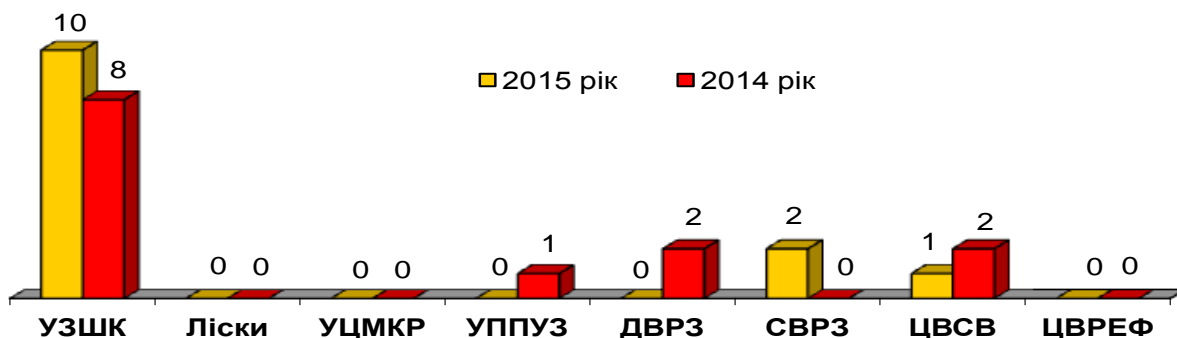


Рис. 5.3.1.8. Загальна кількість транспортних подій, допущених у 2015 році на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці, в порівнянні з 2014 роком

Примітка до Рис. 5.3.1.8

- | | |
|--|---|
| УЗШК – «Українська залізнична швидкісна компанія» | ДВРЗ – «Дарницький вагоноремонтний завод» |
| Ліски – «Центр транспортного сервісу «Ліски» | СВРЗ – «Стрийський вагоноремонтний завод» |
| УЦМКР – «Український центр механізованих колійних робіт» | ЦВСВ – «Укрспецвагон» |
| УППУЗ – «Управління промислових підприємств» | ЦВРЕФ – «Рефрижераторна вагонна компанія» |

Збільшення кількості серйозних інцидентів допущено на залізницях Донецькій – з 6 до 7, Львівській – з 2 до 5, Південній – з 3 до 4 та Придніпровській – з 2 до 7.

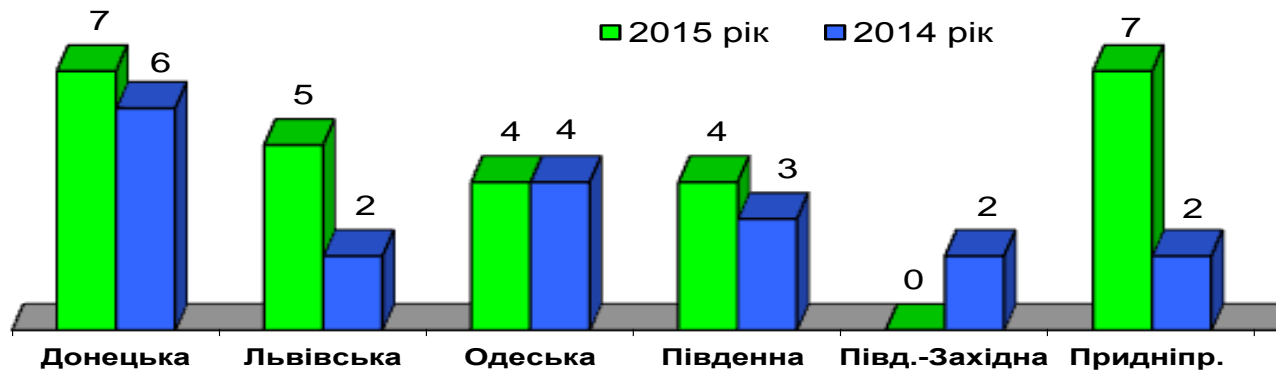


Рис. 5.3.1.9. Розподіл загальної кількості допущених у 2015 році серйозних інцидентів за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

Серйозні інциденти допущено на залізницях: Донецькій – у господарстві колії та споруд та вагонному господарстві, Львівській – у господарствах локомотивному, вагонному та господарстві приміських пасажирських перевезень, Одеській – у господарствах локомотивному, колії та споруд та вагонному, Південній – у господарствах управління рухом, локомотивному, вагонному та комерційної роботи, Придніпровській – у господарствах локомотивному, колії та споруд, вагонному та автоматики, телемеханіки та зв'язку.

Кількість серйозних інцидентів, допущених у 2015 році у департаментах:

Збільшено

- управління рухом – із 0 до 1;
- локомотивного господарства – із 3 до 5;
- вагонного господарства – із 1 до 8;
- автоматики, телемеханіки та зв'язку – із 1 до 2.

Зменшено

- пасажирських перевезень далекого сполучення – із 1 до 0.

На рівні минулого року

- колії та споруд – 9 випадків;
- комерційної роботи – 1 випадок;
- приміських пасажирських перевезень – 1 випадок;
- електрифікації та електропостачання – 0 випадків.

5.3. Залізничний транспорт

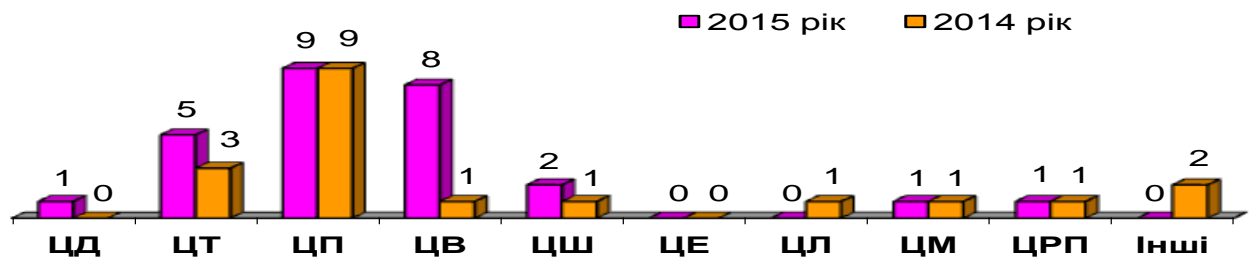


Рис. 5.3.1.10. Розподіл загальної кількості допущених у 2015 році серйозних інцидентів за департаментами Укрзалізниці, в порівнянні з 2014 роком

Примітка до Рис. 5.3.1.10

Господарства:

ЦТ – локомотивне;

ЦП – колійне;

ЦВ – вагонне;

ЦД – перевезень;

ЦЕ – електрифікації та електропостачання;

ЦЛ – пасажирське;

ЦМ – комерційне;

ЦШ – автоматики, телемеханіки та зв'язку;

ЦРП – приміських пасажирських перевезень;

Ін – з інших причин.

Всі серйозні інциденти розподілилися наступним чином:

- **15.01.2015** сходження з рейок 2 вагонів у вантажному поїзді на перегоні Канцерівка – Мирова Придніпровської залізниці внаслідок зламу бокової рами візка та взято до обліку за Одеською залізницею;

- **25.01.2015** сходження з рейок 10 вагонів у вантажному поїзді на ст. Лавочне Львівської залізниці через переведення стрілки під поїздом;

- **03.02.2015** сходження з рейок вагона у вантажному поїзді на перегоні Корсунь - Городище Одеської залізниці та взято до обліку за Придніпровською залізницею;

- **10.02.2015** проїзд заборонного сигналу з наступним боковим зіткненням на ст. Дніпродзержинськ Придніпровської залізниці;

- **03.03.2015** сходження з рейок дрезини ДГКу через злам вісі колісної пари на ст. Синельникове 2 Придніпровської залізниці;

- **06.03.2015** сходження з рейок 3 вагонів у вантажному поїзді через кущову гнилість дерев'яних шпал на перегоні Попасна – Роти Донецької залізниці;

- **15.03.2015** сходження з рейок 3 вагонів через технічну несправність колії на дерев'яних шпалах, ст. Кропивницька Одеської залізниці;

- **31.03.2015** проїзд заборонного сигналу на обгінному пункті 309 км, ділянки Пантаївка - Знам'янка-Пасажирська Одеської залізниці та взято до обліку за Південною залізницею;

- **10.04.2015** сходження з рейок вагона у вантажному поїзді на ст. Постникове Донецької залізниці;

- **28.04.2015** сходження з рейок 2 вагонів у швидкісному поїзді на ст. Люботин Південної залізниці через переведення стрілки під поїздом;

- **29.05.2015** проїзд заборонного сигналу з наступним боковим зіткненням на ст. Нижньодніпровськ-Вузол Придніпровської залізниці;
- **11.06.2015** сходження з рейок 4 вагонів у вантажному поїзді на ст. Кривий Ріг-Західний Придніпровської залізниці;
- **16.06.2015** проїзд заборонного сигналу з наступним боковим зіткненням на ст. Львів Львівської залізниці;
- **24.06.2015** сходження з рейок тепловоза у вантажному поїзді на ст. Постникове Донецької залізниці;
- **30.06.2015** сходження з рейок вагона у вантажному поїзді на ст. Нижньодніпровськ-Вузол Придніпровської залізниці;
- **30.06.2015** сходження з рейок 3 вагонів у вантажному поїзді на ст. Придонецька Донецької залізниці;
- **23.07.2015** сходження з рейок 10 вагонів у вантажному поїзді на ст. Пологи Придніпровської залізниці;
- **27.07.2015** сходження з рейок вагона у вантажному поїзді на перегоні Сімейкине - Нове-Ізотове Донецької залізниці;
- **01.08.2015** сходження з рейок 4 вагонів у вантажному поїзді на перегоні Колійний Пост 1090 км – Людмилівка Одеської залізниці, взято до обліку за Південною залізницею;
- **09.08.2015** сходження з рейок 3 вагонів у вантажному поїзді на перегоні Ізотове - Сімейкине Донецької залізниці;
- **14.08.2015** сходження з рейок 22 вагонів у вантажному поїзді на перегоні Заплази - Жеребкове Одеської залізниці;
- **19.08.2015** сходження з рейок двох колісних пар першого візка у дизель поїзді на перегоні Микулинці-Струсів-Прошова Львівської залізниці;
- **20.08.2015** сходження з рейок колісної пари у вантажному поїзді на перегоні Брівки - Попільня Південно-Західної залізниці та взято до обліку за Львівською залізницею;
- **06.09.2015** проїзд заборонного сигналу з наступним взрізом стрілочного переводу та перекриттям секційного роз'єднувача на ст. П'ятихатки-Стик Придніпровської залізниці та взято до обліку за Одеською залізницею;
- **26.09.2015** сходження з рейок візка вагона у вантажному поїзді на ст. Лавочне Львівської залізниці;
- **21.10.2015** сходження з рейок всіма колісними парами головного вагону електропоїзду ЕР-2Т №7245 на перегоні Ханженкове - Харцизьк Донецької залізниці;
- **05.11.2015** розвалювання вантажу під час руху з порушенням встановленого габариту навантаження на ст. Бровари Південно-Західної залізниці та взято до обліку за Південною залізницею.

Табл. 5.3.1.2. Розподіл транспортних подій, що сталися у 2015 році територіально на дирекціях залізничних перевезень залізниць України, в порівнянні з 2014 роком

| Дирекції залізничних перевезень | 2015 рік | 2014 рік |
|--|----------|----------|
| Київ (Південно-Західна залізниця) | 55/0 | 59/0 |
| Знам'янка (Одеська залізниця) | 52/3 | 60/2 |
| Дніпропетровськ (Придніпровська залізниця) | 46/3 | 53/2 |

Закінчення табл. 5.3.1.2

| | | |
|--|------|------|
| Одеса (Одеська залізниця) | 43/1 | 47/2 |
| Запоріжжя (Придніпровська залізниця) | 40/2 | 40/0 |
| Кривий Ріг (Придніпровська залізниця) | 31/2 | 28/0 |
| Львів (Львівська залізниця) | 30/3 | 33/0 |
| Козятин (Південно-Західна залізниця) | 30/0 | 35/1 |
| Ясинувата (Донецька залізниця) | 27/0 | 42/1 |
| Красний Лиман (Донецька залізниця) | 27/4 | 25/3 |
| Полтава (Південна залізниця) | 26/1 | 28/1 |
| Тернопіль (Львівська залізниця) | 24/1 | 12/1 |
| Харків (Південна залізниця) | 23/1 | 25/1 |
| Херсон (Одеська залізниця) | 21/0 | 18/0 |
| Івано-Франківськ (Львівська залізниця) | 15/0 | 22/1 |
| Жмеринка (Південно-Західна залізниця) | 15/0 | 19/1 |
| Коростень (Південно-Західна залізниця) | 14/0 | 16/0 |
| Луганск (Донецька залізниця) | 12/3 | 21/2 |
| ім. Т. Шевченка (Одеська залізниця) | 12/0 | 17/0 |
| Суми (Південна залізниця) | 10/2 | 7/1 |
| Рівне (Львівська залізниця) | 11/1 | 17/0 |
| Конотоп (Південно-Західна залізниця) | 9/0 | 10/0 |
| Ужгород (Львівська залізниця) | 8/0 | 8/0 |
| Дебальцеве (Донецька залізниця) | 5/0 | 7/0 |
| Куп'янськ (Південна залізниця) | 3/0 | 2/0 |
| Крим | -/- | 9/0 |

Протягом 2015 року допущено 167 транспортних подій, у тому числі 3 серйозних інциденти, із пасажирськими поїздами (28 %). Серйозні інциденти допущені на Донецькій, Львівській та Південній залізницях, за аналогічний період минулого року допущено 195 інцидентів, з яких 4 серйозних, із пасажирськими та приміськими поїздами.

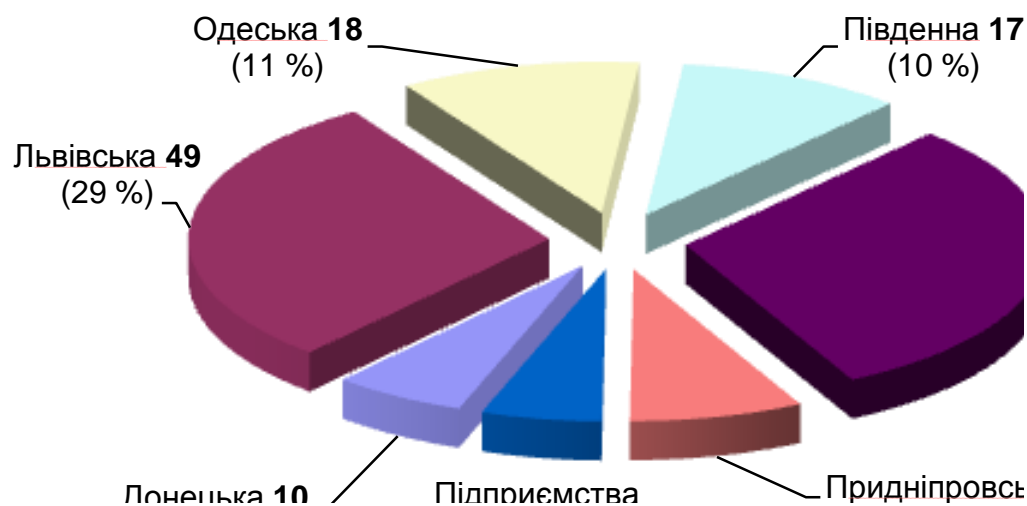


Рис. 5.3.1.11. Розподіл транспортних подій, що сталися у 2015 році із пасажирськими поїздами за залізницями України

Більше всього транспортних подій із пасажирськими поїздами сталося на залізницях: Південно-Західній – 51 випадок (30,5 %) та Львівській – 49 випадків (29,3 %).

Внаслідок транспортних подій травмовано 3 особи, а саме:

- **16.05.2015** на перегоні Хмельницький – Богданівці Південно-Західної залізниці в електропоїзді № 6328 EP9м № 547 сполученням Гречани - Жмеринка травмовано пасажирку внаслідок розриву гумокордової муфти в моторному вагоні № 50404;

- **08.06.2015** на перегоні Бровари - Б.П. 837 км Південно-Західної залізниці в електропоїзді № 6923 EP9E № 651 сполученням Ніжин - Київ травмовані дві пасажирки внаслідок розриву гумокордової муфти в моторному вагоні № 50104.

Аналіз свідчить, що 84,6 % або 509 випадків припадає на такі три види транспортних подій: несправності рухомого складу та елементів інфраструктури, що призвели до затримки поїздів більше 2 годин – 260, сходження та зіткнення рухомого складу при маневрах та в поїздах – 73 та невірні дії причетних працівників – 176.

За класифікацією збільшилась кількість випадків:

- зіткнення поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом, сходи рухомого складу з рейок у поїздах та під час виконання маневрів із 61 до 73 (збільшено на Одеській, Південній, Південно-Західній та Придніпровській залізницях);

- проїзд заборонного сигналу із 3 до 5 (збільшено на Львівській, Південній та Придніпровській залізницях);

- зіткнення поїздів з автотранспортними засобами на залізничних переїздах з причин порушення вимог ПТЕ із 0 до 3 (збільшено на Донецькій та Південній залізницях);

- падіння деталей рухомого складу на колію із 3 до 7 (збільшено на Південній та Південно-Західній залізницях);

- розріз стрілочного переводу – допущено 1 випадок, у минулому році не було (з вини працівників Придніпровської залізниці);

- несправності контактної мережі, автоматики, сигналізації, зв'язку, що не усунені протягом 8 годин і більше, а пристроїв на переїздах протягом 4 годин із 6 до 14 (збільшено на Південній, Південно-Західній та Придніпровській залізницях).

Матеріальні збитки від транспортних подій за 2015 рік становлять 4 млн. 44 тис. грн., з яких 700 тис. грн. або 17 % відшкодовано. Найгірше відшкодовуються збитки на Донецькій залізниці, із 879 тис. грн. відшкодовано лише 64 тис. грн. (7,3 %), Львівській, із 1163 тис. грн. відшкодовано 138 тис. грн. (11,9 %) та Придніпровська, із 1014 тис. грн. відшкодовано 137 тис. грн. (13,6 %).

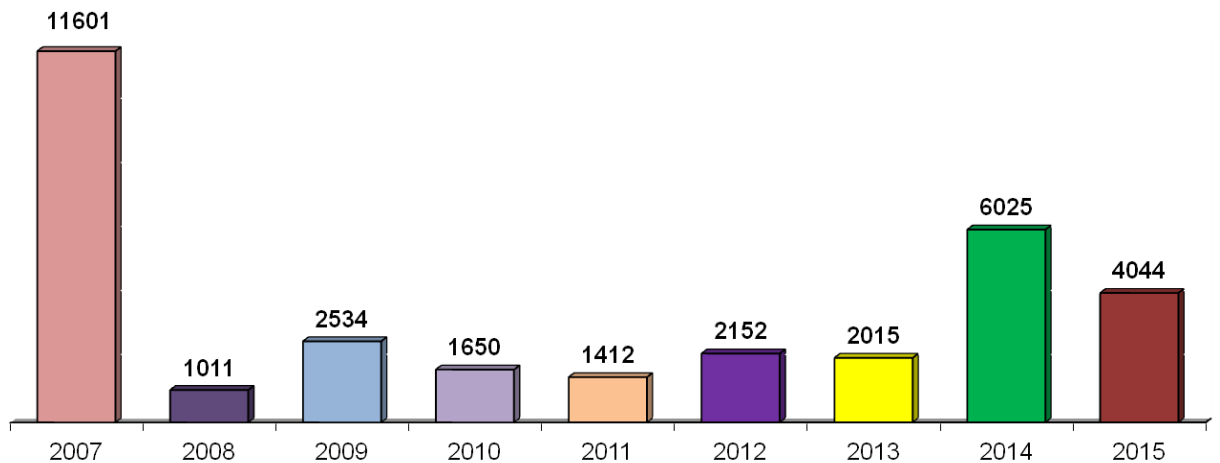


Рис. 5.3.1.12. Загальна кількість матеріальних збитків в структурі Укрзалізниці протягом 2007 – 2015 років (тис. грн.)

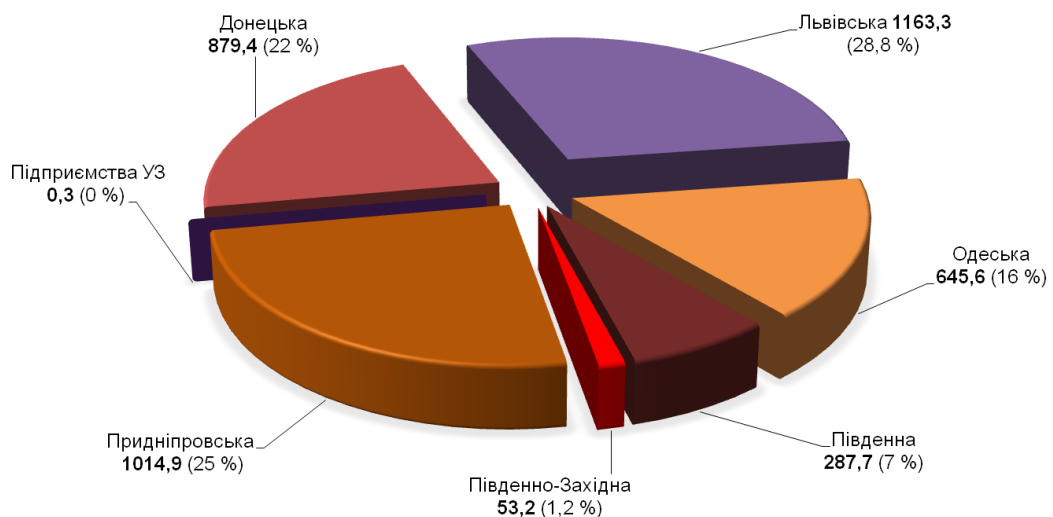


Рис. 5.3.1.13. Розподіл збитків, допущених у 2015 році за залізницями України

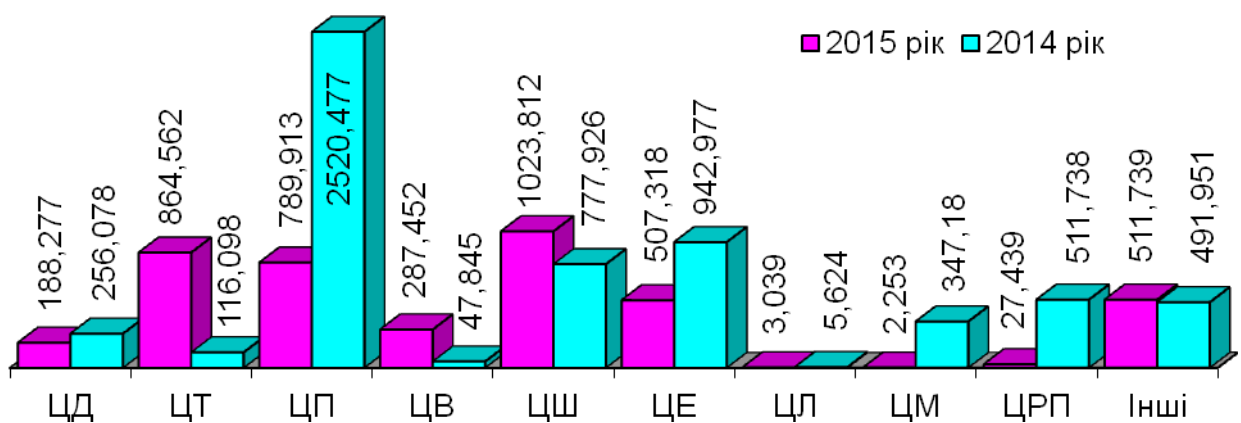


Рис. 5.3.1.14. Розподіл збитків від транспортних подій по департаментам Укрзалізниці у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт

Примітка до Рис. 5.3.1.14

Господарства:

ЦТ – локомотивне;

ЦП – колійне;

ЦВ – вагонне;

ЦД – перевезень;

ЦЕ – електрифікації та електропостачання;

ЦЛ – пасажирське;

ЦМ – комерційне;

ЦШ – автоматики, телемеханіки та зв'язку;

ЦРП – приміських пасажирських перевезень;

Ін – з інших причин.

СТАН СПРАВ У ГОСПОДАРСТВАХ

1. ЛОКОМОТИВНЕ ГОСПОДАРСТВО

Табл. 5.3.1.3. Аналіз стану безпеки руху у локомотивному господарстві Укрзалізниці у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Транспортні події | Дон. | | Льв. | | Од. | | Півд. | | П.-Зах. | | Прид. | | УЗ | |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
| Серйозні інциденти | | | | | | | | | | | | | | |
| Проїзд заборонного сигналу | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 5 | 3 |
| Разом серйозних інцидентів | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 5 | 3 |
| Інші транспортні події | | | | | | | | | | | | | | |
| Інциденти | 18 | 18 | 33 | 25 | 46 | 52 | 23 | 24 | 41 | 42 | 47 | 49 | 208 | 210 |
| Всього транспортних подій | 18 | 19 | 34 | 25 | 47 | 53 | 24 | 24 | 41 | 42 | 49 | 49 | 213 | 213 |
| Передумови транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Поява несправності ТРС | 17 | 10 | 30 | 24 | 37 | 31 | 20 | 14 | 29 | 31 | 40 | 39 | 173 | 150 |
| Невірні дії персоналу | 1 | 9 | 4 | 1 | 10 | 16 | 4 | 10 | 12 | 10 | 9 | 10 | 40 | 56 |
| Інші | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Наслідки транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Сходи, зіткнення РС на маневрах | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 | 4 | 1 | 4 | 2 | 13 | 7 |
| Пожежі, задимлення ТРС | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 0 | 2 | 0 | 4 | 3 | 4 | 3 | 16 | 8 |
| Злам струмоприймачів | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 4 | 1 | 9 | 3 |
| Перепап контактного проводу | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 5 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 2 | 4 | 11 |
| Пропилювання рейок | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Розріз стрілочного переводу | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| Утворення повзунів | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 |
| Розчеплення, обр. автосцепів | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Розподіл по серіях ТРС | | | | | | | | | | | | | | |
| Електропоїзди | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Дизель-поїзди | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 | 3 | 4 |
| Тепловоз пасажирський | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 3 | 2 | 0 | 0 | 6 | 0 | 12 | 3 |
| Тепловоз вантажний | 15 | 9 | 22 | 16 | 6 | 10 | 0 | 3 | 1 | 2 | 10 | 11 | 54 | 51 |
| Тепловоз маневровий | 0 | 1 | 2 | 4 | 2 | 8 | 1 | 2 | 5 | 4 | 5 | 7 | 23 | 26 |
| Електровоз пасажирський | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 13 | 14 | 0 | 8 | 17 | 23 |
| Електровоз вантажний | 3 | 9 | 5 | 5 | 29 | 31 | 16 | 16 | 20 | 18 | 26 | 24 | 100 | 103 |
| З пасажирськими поїздами | 0 | 3 | 19 | 9 | 4 | 3 | 8 | 7 | 16 | 18 | 9 | 7 | 56 | 47 |
| Причини транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Незадовільний ремонт у депо | 10 | 12 | 27 | 23 | 19 | 23 | 14 | 10 | 16 | 16 | 27 | 32 | 113 | 116 |
| Невірні дії персоналу | 5 | 7 | 1 | 1 | 15 | 18 | 8 | 12 | 17 | 16 | 15 | 14 | 67 | 68 |
| Незадовільний ремонт у заводі | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Технічні | 3 | 0 | 0 | 1 | 13 | 5 | 2 | 1 | 8 | 8 | 7 | 3 | 33 | 18 |
| Інші | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 9 |

У локомотивному господарстві допущено 213 транспортних подій, що на рівні 2014 року. Але їх кількість становить 32 % від зальної кількості транспортних подій по Укрзалізниці. Враховуючи це, та те що обсяги перевезень за 2015 рік зменшились, можна зробити висновок, що стан з безпеки руху погіршився.

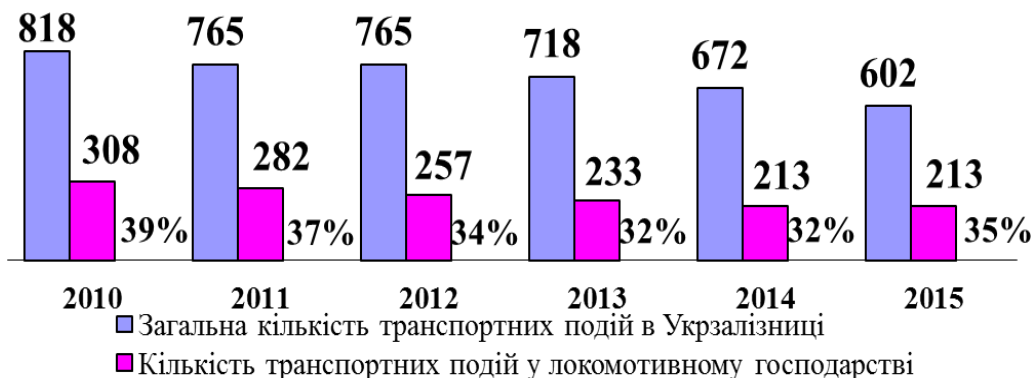


Рис. 5.3.1.15. Загальна кількість транспортних подій, допущених у локомотивному господарстві Укрзалізниці протягом 2010 – 2015 років та їх співвідношення із загальною кількістю транспортних подій в структурі Укрзалізниці, допущених протягом 2010 – 2015 років

Зростання кількості транспортних подій допущено на Львівській залізниці з 25 до 34 випадків, з яких один серйозний інцидент. На Південній залізниці кількість транспортних подій допущено на рівні 2013 року, інші залізниці зменшили їх кількість.

Збільшено кількість серйозних інцидентів з трьох до п'яти, всі випадки – проїзди заборонних сигналів, з яких у трьох випадках із зіткненням рухомого складу при маневрах.

173 інциденти допущено при появі несправностей на локомотивах, в основному через неякісний ремонт в умовах депо – 113 випадків та через експлуатацію ТРС і його обладнання поза межами гарантійних термінів служби, які віднесено з технічних причин - 33 випадки. Через невірні дії локомотивних та ремонтних бригад допущено 67 випадків з яких 40 інцидентів допущено на справних локомотивах.

Внаслідок транспортних подій допущено 13 випадків сходження та зіткнення рухомого складу при виконанні маневрової роботи, з яких 8 випадків через невірні дії локомотивних бригад та 5 через порушення технології ремонтів.

Зросла кількість випадків пожеж на локомотивах з 8 до 16 випадків, з яких 9 випадків через порушення ізоляції у силових електричних ланцюгах та 7 – через перегрів тягових електричних двигунів внаслідок перенавантажень та порушення ізоляції. Допущено 9 випадків зламів струмоприймачів проти 3, 4 випадки пошкодження контактного проводу, з яких 3 також через невірні дії локомотивних бригад, 1 випадок пошкодження рейок колії внаслідок допущення буксування локомотива на одному місці та один випадок розрізу стрілочного переводу.

5.3. Залізничний транспорт

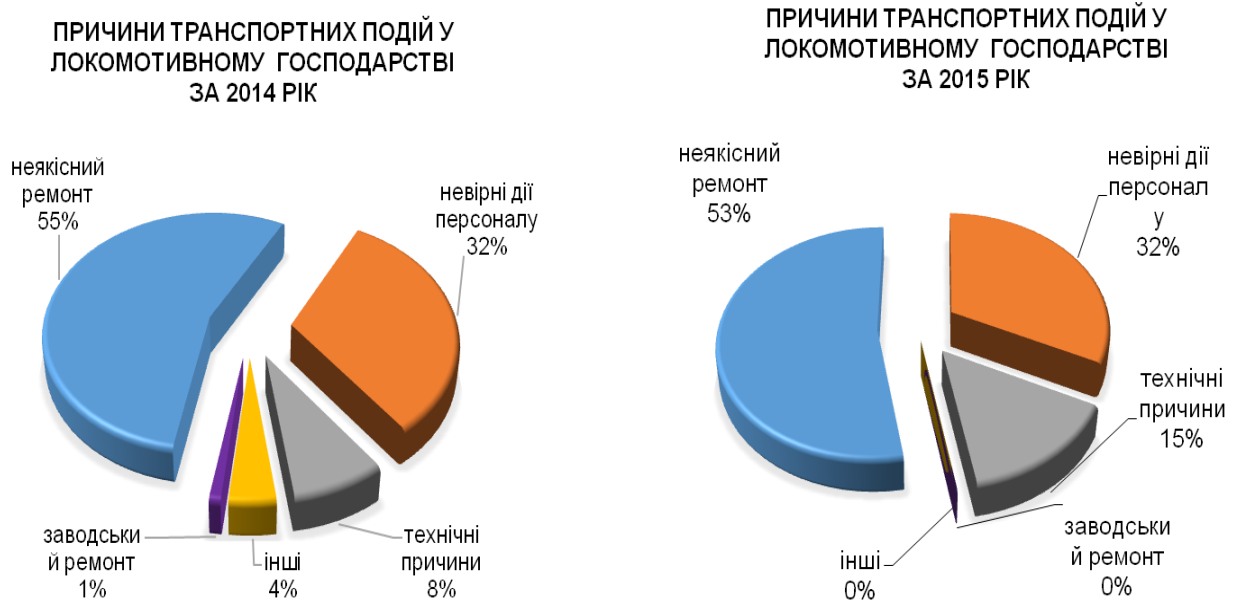


Рис. 5.3.1.16. Причини транспортних подій у локомотивному господарстві у 2015 та 2014 роках

Основною причиною транспортних подій є у 173 випадках поява несправностей на локомотивах. Найбільше несправностей виникали у: дизелів - 37 випадків проти 29, тягових електричних двигунів 18, силових електричних кіл та апаратури – 39 проти 25, електричних ланцюгів управління 15, гальмівного обладнання – 12 проти 6, дахового електричного високовольтного обладнання – 12 проти 9 та буксових підшипників колісних пар - 10 випадків проти 7.

Табл. 5.3.1.4. Стан безпеки руху серед локомотивних служб у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Роки | 2015 рік | | | 2014 рік | | | Результат |
|------------------|------------|--------------------|--------------|------------|--------------------|--------------|--------------|
| | Інциденти | Серйозні інциденти | Разом | Інциденти | Серйозні інциденти | Разом | |
| Південно-Західна | 41 | 0 | 41 | 42 | 0 | 42 | -1 |
| Одеська | 46 | 1 | 47/1 | 52 | 1 | 53/1 | -6/- |
| Придніпровська | 47 | 2 | 49/2 | 49 | 1 | 50/1 | -1/+1 |
| Донецька | 18 | 0 | 18 | 18 | 1 | 19/1 | -1/-1 |
| Львівська | 33 | 1 | 34/1 | 25 | 0 | 25 | +9/+1 |
| Південна | 23 | 1 | 24/1 | 24 | 0 | 24 | -/+1 |
| ВСЬОГО | 208 | 5 | 213/5 | 210 | 3 | 213/3 | -/+2 |

56 випадків транспортних подій допущено з пасажирськими поїздами, що на 9 випадків більше ніж у 2014 році. У порушення вимог п. 9.10 ПТЕ пасажирські поїзди обслуговуються локомотивами вантажного типу не обладнаних електропневматичними гальмами та електричними ланцюгами для опалення вагонів. Через несправність таких локомотивів допущено 27 транспортних подій, найбільше на Львівській залізниці 17 випадків.

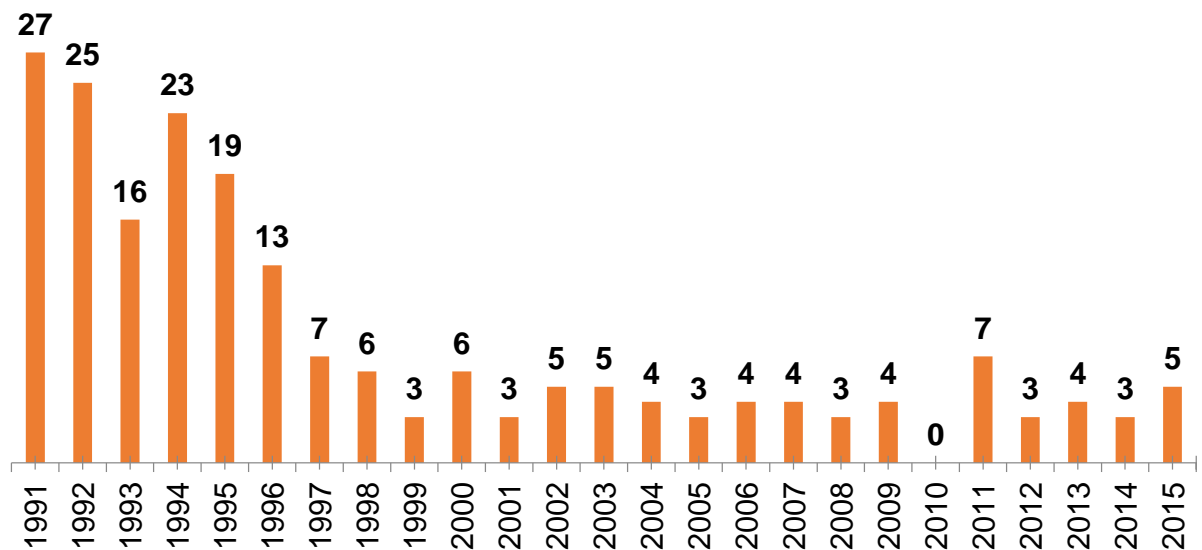


Рис. 5.3.1.17. Загальна кількість проїздів заборонених сигналів світлофорів протягом 1991 – 2015 років

У господарстві з вичерпаними термінами служби понад 73 % електровозів і тепловозів, допускається експлуатація локомотивів з простроченими термінами виконання капітальних та поточних ремонтів. Як наслідок 34 випадки транспортних подій допущено при експлуатації локомотивів з простроченими термінами на виконання капітальних та поточних ремонтів. Найбільше - 19 таких випадків допущено на Львівській залізниці.

2. ВАГОННЕ ГОСПОДАРСТВО

У вагонному господарстві у 2015 році на території України було допущено 110 транспортних подій проти 129 у 2014 році. Незважаючи на зменшення загальної кількості транспортних подій, допущено значне зростання серйозних інцидентів з 1 до 8. Збільшення серйозних інцидентів допущено з вини Придніпровської залізниці з 0 до 3, Львівської залізниці з 0 до 2, Донецької та Одеської залізниці з 0 до 1 Південна залізниця залишилась на рівні минуло року 1 проти 1.

Із 110 транспортних подій 107 було допущено з вини працівників вагонних депо, та 3 події з вини вагоноремонтних підприємств України ДП «Стрийський ВРЗ» - 2 випадки та ДП «Укрспецвагон» - 1 випадок, в тому числі 29 випадків або 26,4 % допущено з вини працівників Придніпровської залізниці, 23 випадки або 20,9 % - Одеської залізниці, 22 випадки або 20,0 % - Південно-Західної залізниці, 15 випадків або 13,6 % Донецької залізниці, 12 випадків або 10,9 % - Південної залізниці, 6 випадків або 5,5 % - Львівської залізниці, 2 випадки або 1,8 % - ДП Стрийський ВРЗ та 1 випадок або 0,9 % з вини ДП «Укрспецвагон».

Збільшення кількості транспортних подій допущено з вини ДП Стрийський ВРЗ - із 0 до 2 випадків.

Табл. 5.3.1.5. Кількість транспортних подій, допущених з вини залізниць, центрів та заводів у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Залізниці, центри та заводи | Інциденти | | +/- | Серйозні інциденти /аварії | | +/- | Всього | | +/- |
|-----------------------------|------------|------------|-------------|----------------------------|------------|--------------|------------|------------|-------------|
| | 2015 | 2014 | | 2015 | 2014 | | 2015 | 2014 | |
| Донецька | 14 | 19 | - 5 | 1/0 | 0/0 | + 1/- | 15 | 19 | - 4 |
| Львівська | 4 | 7 | - 3 | 2/0 | 0/0 | + 2/- | 6 | 7 | - 1 |
| Одеська | 22 | 26 | - 4 | 1/0 | 0/0 | + 1/- | 23 | 26 | - 3 |
| Південна | 11 | 11 | - | 1/0 | 1/0 | -/- | 12 | 12 | - |
| Південно-Західна | 22 | 24 | - 2 | 0/0 | 0/0 | -/- | 22 | 24 | - 2 |
| Придніпровська | 26 | 37 | - 11 | 3/0 | 0/0 | + 3/- | 29 | 37 | - 8 |
| ВРЗ Дарниця | 0 | 2 | - 2 | 0/0 | 0/0 | -/- | 0 | 2 | - 2 |
| ВРЗ Стрий | 2 | 0 | + 2 | 0/0 | 0/0 | -/- | 2 | 0 | + 2 |
| УДЦ Укрспецвагон» | 1 | 2 | - 1 | 0/0 | 0/0 | -/- | 1 | 2 | - 1 |
| ЦВРЕФ | 0 | 0 | - | 0/0 | 0/0 | -/- | 0 | 0 | - |
| Інші | 0 | 0 | - | 0/0 | 0/0 | -/- | 0 | 0 | - |
| РАЗОМ: | 102 | 128 | - 26 | 8/0 | 1/0 | + 7/- | 110 | 129 | - 19 |

Основними причинами допущених транспортних подій залишаються:

- несправність та відмова в роботі гальмівного обладнання у гарантійний термін експлуатації – 42 (38,2 %);
- нагрівання буксових вузлів - 34 (30,9 %);
- несправності кузова вагона - 9 (8,2 %);
- несправності автозчепів – 6 (5,5 %), що призвело до саморозчеплень, із них 1 випадок до випадання корпусу автозчепу;
- несправність візків – 16 (14,5 %);
- несправність колісних пар – 3 (2,7 %).

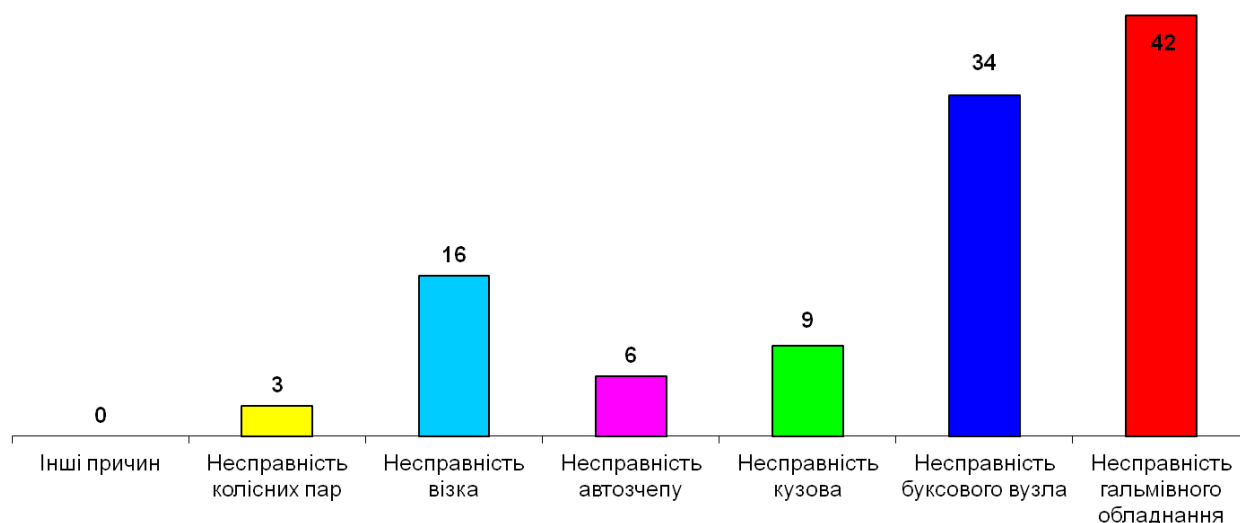


Рис. 5.3.1.18. Розподілу транспортних подій, допущених у 2015 році за причинами (видами несправностей)

За 2015 рік, у порівнянні з 2014 роком несправність буксового вузла зросла до 30,9 %, а несправність гальмового обладнання знижено до 38,2 %, несправність кузова та рами вагону має незначне зниження і становить 8,2 %.

При ремонті колісних пар та буксових вузлів не дотримується технологія якості проведення ремонту буксового вузла та якості ремонту колісних пар, а саме: - неналежним чином проводиться ремонт підшипників, порушується технологія кріплення стопорних планок та тарілчастих шайб, підбору внутрішніх кілець, стопорні планки не перевіряються шаблоном на відповідність, поверхня кочення колісних пар після обточки не відповідає максимальному шаблону, неякісно проводиться дефектоскопія колісних пар, що призводить до нагріву та виходу з ладу буксових вузлів та колісних пар під час експлуатації.

3. ГОСПОДАРСТВО ПРИМІСЬКИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У господарстві допущено зменшення кількості транспортних подій з 75 до 65 випадків, але при цьому допущено зростання кількості транспортних подій на трьох залізницях: на Одеській залізниці – 3 випадки проти 1, на Південній – 4 випадки проти 3 та на Придніпровській – 6 випадків проти 4.

На Львівській залізниці допущено зменшення кількості транспортних подій з 33 до 24, але допущено один серйозний інцидент – сходження дизель-поїзда через порушення технології ремонтів механічного обладнання екіпажної частини та колісних пар дизель-поїзда у моторвагонному депо Тернопіль.

Через появу несправностей допущено 57 транспортних подій та 8 на справному моторвагонному рухомому складі через порушення режиму ведення.

Через неякісний деповський ремонт та технічне обслуговування допущено 44 інциденти, 5 випадків віднесено за технічними причинами внаслідок експлуатації МВРС поза межами гарантійних термінів служби.

Внаслідок транспортних подій допущено дві пожежі на Південній та Львівській залізницях, 5 випадків сходження та зіткнення рухомого складу при виконанні маневрової роботи з них 4 на Придніпровській залізниці, з яких три у РПЧ Запоріжжя.

21 інцидент допущено при експлуатації МВРС з простроченими ремонтами (по 10 випадків на Львівській та на Південно-Західній залізницях). Найбільше транспортних подій допущено на Південно-Західній залізниці.

Найбільше транспортних подій допущено через появу несправностей тягових редукторних вузлів – 12 випадків проти 8. Збільшилась кількість відмов високовольтного електричного обладнання – 4 випадки (у 2014 році не було), акумуляторних батарей – 5 випадків проти 3, колісних пар – 2 випадки проти нуля. Значною залишається кількість відмов електричних ланцюгів управління – 8 випадків, дизелів – 6 випадків. Гальмівного обладнання – 4 випадки та силових електричних ланцюгів – 4 випадки.

5.3. Залізничний транспорт

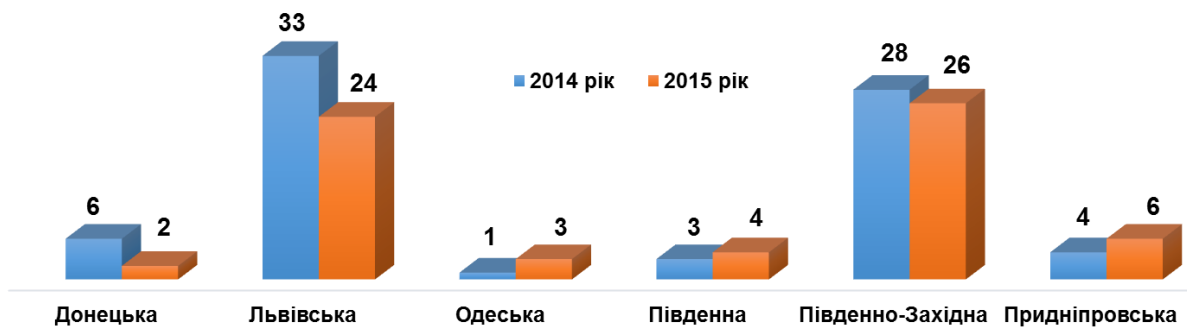


Рис. 5.3.1.19. Розподіл транспортних подій, допущених у 2015 році у господарстві приміських пасажирських перевезень за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 5.3.1.6. Стану безпеки руху в господарстві приміських пасажирських перевезень у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Залізниця | Дон. | | Львів. | | Одесь. | | Півд. | | П.-Зах. | | Придн. | | УЗ | |
|---|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
| Серйозні інциденти | | | | | | | | | | | | | | |
| Сходження РС в поїздах | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Інциденти | | | | | | | | | | | | | | |
| Разом інцидентів | 2 | 6 | 23 | 33 | 3 | 1 | 4 | 2 | 26 | 28 | 6 | 4 | 64 | 74 |
| Разом транспортних подій | 2 | 6 | 24 | 33 | 3 | 1 | 4 | 3 | 26 | 28 | 6 | 4 | 65 | 75 |
| Наслідки транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Травмування пасажирів | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Вимога допоміжного локомотива | 2 | 0 | 16 | 18 | 1 | 0 | 2 | 1 | 9 | 9 | 0 | 0 | 30 | 28 |
| Затримка більше 2-х годин | 0 | 2 | 5 | 8 | 2 | 1 | 0 | 0 | 5 | 9 | 2 | 1 | 14 | 21 |
| Сходження та зіткнення РС при маневрах | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 5 | 3 |
| Пожежі та задимлення | 0 | 1 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 1 | 2 | 10 |
| Перепал контактного проводу | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 6 |
| Злам струмоприймача | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Злам спиць к.п. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Відміна поїздів | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Відчеплення вагонів | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 3 | 0 | 2 | 5 | 8 |
| Пропилування рейок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Утворення повзунів | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| ДПТ | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Передумови транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Поява несправності ТРС | 2 | 4 | 21 | 29 | 3 | 1 | 4 | 3 | 25 | 25 | 2 | 4 | 57 | 66 |
| Невірні дії персоналу | 0 | 2 | 3 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 0 | 8 | 9 |
| Розподіл транспортних подій по серіям РС | | | | | | | | | | | | | | |
| Електропоїзди пост. струму | 1 | 6 | 1 | 3 | 1 | 0 | 4 | 1 | 0 | 0 | 5 | 4 | 14 | 14 |
| Електропоїзди змін. струму | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 26 | 26 | 0 | 0 | 26 | 29 |
| Дизель-поїзди ДП(Т)Л | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Дизель-поїзди Д1 | 1 | 0 | 4 | 16 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 16 |
| Дизель-поїзди ДР1А | 0 | 0 | 13 | 6 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 | 13 | 10 |
| Дизель-поїзди ДЕЛ02 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 |
| Інші локомотиви | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 4 |
| Причини транспортних подій | | | | | | | | | | | | | | |
| Неякісний деповський ремонт | 0 | 4 | 17 | 25 | 3 | 1 | 2 | 2 | 19 | 20 | 3 | 3 | 44 | 55 |
| Невірні дії локомотивних бригад | 2 | 2 | 3 | 4 | 1 | 1 | 0 | 1 | 4 | 6 | 3 | 1 | 13 | 14 |
| Технічні | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 |
| Інші | 0 | 0 | 3 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 4 | 5 |

5.3. Залізничний транспорт



Рис. 5.3.1.20. Причини транспортних подій у господарстві приміських пасажирських перевезень за 2014 рік

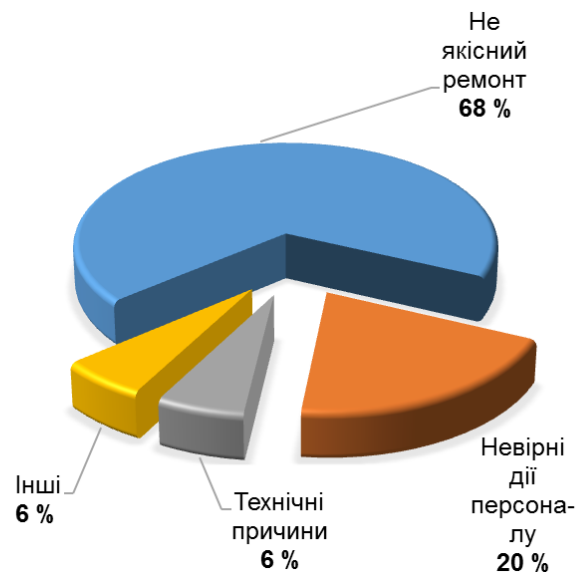


Рис. 5.3.1.21. Причини транспортних подій у господарстві приміських пасажирських перевезень за 2015 рік

Табл. 5.3.1.7. Стан безпеки руху серед служб приміських пасажирських перевезень у 2015 році

| Роки Залізниця / транспортні події | 2015 рік | | | 2014 рік | | | Результат |
|--|-----------|--------------------|-------|-----------|--------------------|-------|-----------|
| | Інциденти | Серйозні інциденти | Разом | Інциденти | Серйозні інциденти | Разом | |
| Південно-Західна | 26 | 0 | 26 | 28 | 0 | 28 | -2 |
| Львівська | 23 | 1 | 24/1 | 33 | 0 | 33 | -9/+1 |
| Південна | 4 | 0 | 4 | 2 | 1 | 3/1 | +1/-1 |
| Одеська | 3 | 0 | 3 | 1 | 0 | 1 | +2 |
| Донецька | 2 | 0 | 2 | 6 | 0 | 6 | -4 |
| Придніпровська | 6 | 0 | 6 | 4 | 0 | 4 | +2 |
| Укрзалізниця | 64 | 1 | 65/1 | 74 | 1 | 75/1 | -10/- |

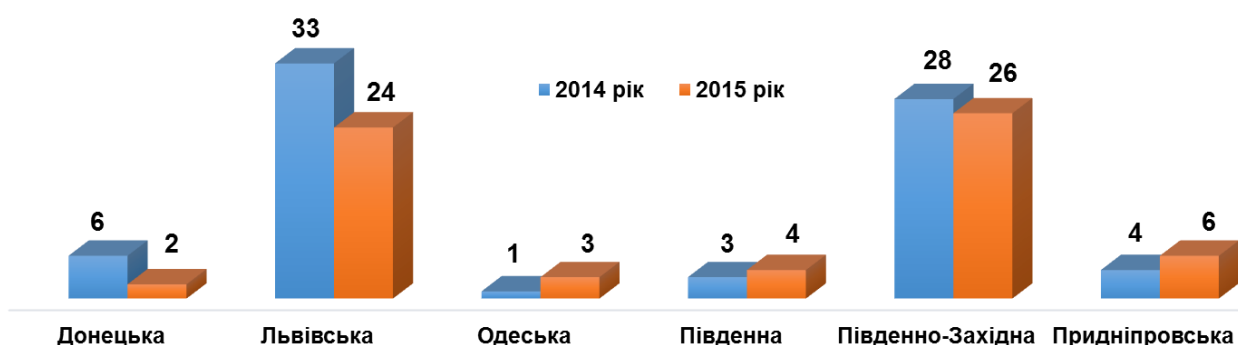


Рис. 5.3.1.22. Розподіл транспортних подій, допущених у 2015 році у господарстві приміських пасажирських перевезень за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт

У господарстві експлуатуються з вичерпаним терміном служби 64,3 % електропоїздів та 94 % дизель-поїздів. При цьому 87 секцій дизель-поїздів та 207 секцій електропоїздів несправні, з яких значна частина тривалий час не експлуатується. Зростає кількість МВРС, що експлуатується з простроченим термінами на виконання капітальних та поточних ремонтів. Не в повному обсязі виконано у 2015 році програму впровадження технічних засобів з безпеки руху. Не придбано 5 радіостанцій РВ-4, не впроваджено АПС-МУ, не придбано стенд для настроювання радіостанцій РВ4 на Придніпровській залізниці, не придбано 23 радіостанції РЛ2С на Південно-Західній залізниці, не впроваджено стенд для випробування гідравлічних гасників коливань Львівською залізницею.

4. КОЛІЙНЕ ГОСПОДАРСТВО

У 2015 році допущено 60 транспортних подій, що на 29 подій менше, ніж у 2014 році.

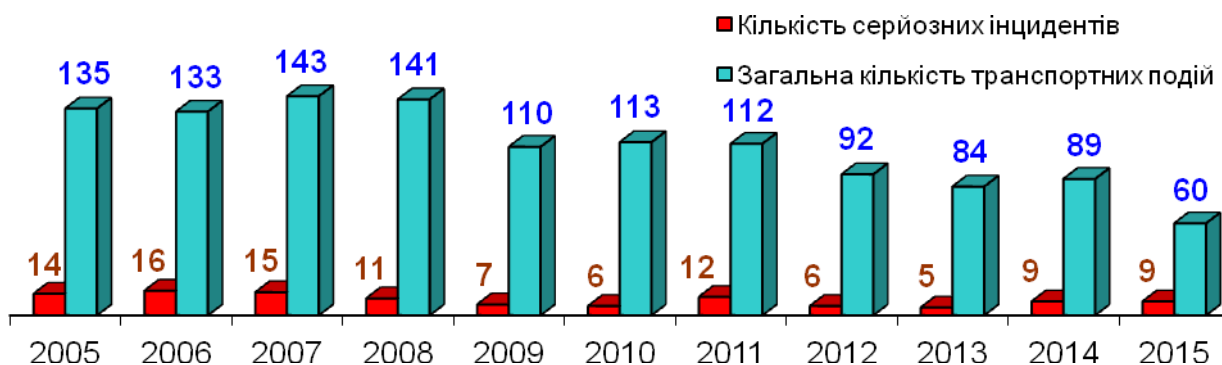


Рис. 5.3.1.23. Співвідношення допущених серйозних інцидентів та загальної кількості транспортних подій, допущених у колійному господарстві протягом 2005 – 2015 років

Табл. 5.3.1.8. Аналіз стану безпеки руху у колійному господарстві у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Класифікація транспортних подій | УЗ | | Залізниці | | | | | | | | | | | | ДП УПП | | ДП УЦ МКР | | |
|----------------------------------|------|------|-----------|------|--------|------|------|------|-------|------|----------|------|-------|----|--------|------|-----------|------|---|
| | | | Дон. | | Львів. | | Од. | | Півд. | | П - Зах. | | Придн | | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | |
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | | | | | | | |
| Катастрофи | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Аварії | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Всього інцидентів | 60 | 89 | 18 | 29 | 5 | 8 | 13 | 22 | 2 | 2 | 18 | 17 | 9 | 10 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| В т.ч. серйозних інцидентів | 9 | 9 | 6 | 5 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Сходження у пасажирських поїздах | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

5.3. Залізничний транспорт

Закінчення табл. 5.3.1.8

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|----------|-----------|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|
| Сходження у пасажирських поїздах | 8 | 7 | 5 | 5 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Проїзд забороненого сигналу | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Розвалювання вантажу | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Зіткнення чи сходження при маневрах | 16 | 16 | 4 | 2 | 1 | 4 | 3 | 4 | 2 | 0 | 3 | 2 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Переведення стрілки під рух складом | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Зіткнення на переїздах | 3 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Не огороження, не видача попереджень | 10 | 8 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 4 | 5 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Несправність технічних засобів більше 8 год. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Поруш розміщення та кріплення вантажу | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Відмови в роботі СЦБ > 8 год., на переїздах > 4 год. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Невірні дії працівників, що призвели до затримки поїздів > 1 год. | 8 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 4 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Несвоєчасне закінчення робіт у «вікно» | 1 | 5 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Вихід рухомого складу за граничний стовпчик | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Наявність у колії ГД рейок | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Злам рейок, стрілок | 5 | 11 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 8 | 0 | 0 | 2 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Розріз стрілок | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Затримка поїзду > 2 год. | 6 | 24 | 3 | 18 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Саморозчеплення у вантажному або пасажирському поїзді | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Падіння деталей рухомого складу на колію | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Інші випадки | 1 | 9 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Всього транспортних подій | 60 | 89 | 18 | 29 | 5 | 8 | 13 | 22 | 2 | 2 | 13 | 17 | 9 | 10 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 9 | 9 | 6 | 5 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

У колійному господарстві експлуатується 8311,3 км колії з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що становить майже 26 % від усієї довжини головних колій на ПАТ «Українська залізниця». У 2015 році відремонтовано 383,8 км або 4,6 % від усієї кількості кілометрів з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що на 51,2 км менше, ніж у 2014 році

5.3. Залізничний транспорт

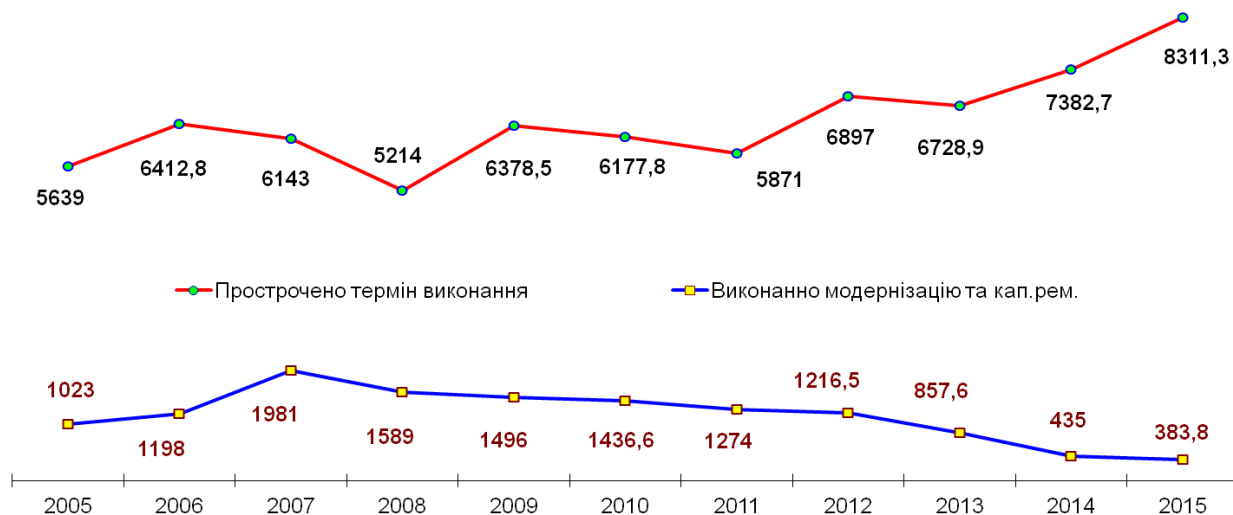


Рис. 5.3.1.24. Виконання обсягів модернізації та капітального ремонту колії у порівнянні з величиною прострочених кілометрів протягом 2005 – 2015 років

Через допущені транспортні події пошкоджено 5 локомотивів та 60 вагонів. Збитки від цього склали майже 790 тис. гривень, відшкодовано 221 тисяча, або 28 %. У повному обсязі не відшкодовано збитки на регіональних філіях «Донецька залізниця», «Львівська залізниця», «Одеська залізниця» та «Придніпровська залізниця».

Найбільше інцидентів допущено через сходження рухомого складу при маневрах – 16 випадків або 27 %, не огороження місць робіт або невидача попереджень на поїзди - 10 або 17 % від загальної кількості допущених транспортних подій. Головною причиною сходжень при маневрах було розпирання колії – 8 транспортних подій, головною причиною невидачі попереджень – незадовільна організація робіт – 5 транспортних подій.

Майже 87 % транспортних подій у колійному господарстві або 52 випадки допущено через незадовільне поточне утримання колії.

У колійному господарстві допущено 16 сходжень рухомого складу при маневрах.

Найбільше сходжень допущено на регіональних філіях «Донецька залізниця» - 4, «Південно-Західна залізниця» - 3 та «Придніпровська залізниця» – 3. У 8 випадках причиною сходжень були відступи в утриманні кривих ділянок, що призвело до розпирання та провалу коліс в середину колії. Це свідчить про неякісні огляди колії керівниками дистанцій колії.

У господарстві збільшено з 8 до 10 випадки не огороження сигналами місць колійних робіт, з них 4 - на регіональній філії «Південно-Західна залізниця». Причина-невиконання керівниками робіт вимог нормативних документів щодо забезпечення безпеки руху поїздів при виконанні колійних робіт.

У господарстві допущено 5 зламів рейок, з яких 3 – на регіональній філії «Одеська залізниця» та 2 випадки на регіональній філії «Південно-Західна залізниця». Кількість зламів зменшено з 11 до 5. Головна причина – несвоєчасне виявлення дефектів у рейках засобами дефектоскопії.

У господарстві допущено 9 серйозних інцидентів – сходжень рухомого складу у пасажирських та вантажних поїздах, що на рівні 2014 року.

У 2015 році на регіональних філіях допущено 3925 км з незадовільною баловою оцінкою, з них 916 км з повторенням такої оцінки по 2 і більше місяців підряд. Збільшення кількості кілометрів з повторенням незадовільної балової оцінки по 2 і більше місяців підряд допущено на регіональних філіях «Донецька залізниця» з 174 до 302, «Львівська залізниця» з 181 до 348, «Одеська залізниця» з 101 до 108, «Південна залізниця» з 5 до 18. Крім цього, допущено 4178 випадків обмежень швидкості руху поїздів за заявками начальників колієвимірювальних вагонів, з них 20 випадків до 15 км/год. На регіональних філіях «Донецька залізниця», «Одеська залізниця», «Південна залізниця» збільшена кількість випадків обмежень швидкості руху поїздів за заявками начальників колієвимірювальних вагонів у одному і тому ж місці. У господарстві цей показник збільшено з 243 до 252 випадків.

На всій протяжності залізниць начальниками колієвимірювальних вагонів було виявлено 8 відступів від норм утримання, через які рух було закрито, з них 4 відступи – на регіональній філії «Донецька залізниця».

У господарстві продовжує мати місце угон рейкових плітей безстикової колії. З постійним угоном експлуатується майже 250 км безстикової колії. На дільницях з угоном плітей у 2015 році було 3 випадки закриття перегонів для руху поїздів. Причина цього – звуження колії через перекіс залізобетонних шпал.

На залізницях у рейкових плітях безстикової колії експлуатується 25779 місць тимчасового відновлення, з яких 7430 місць, де довжина рейок не відповідає довжині 8 – 11 м. Збільшено кількість місць тимчасового відновлення на регіональних філіях «Донецька залізниця» з 1596 до 3636, «Одеська залізниця» - з 8281 до 8755, «Південна залізниця» - з 2085 до 2292.

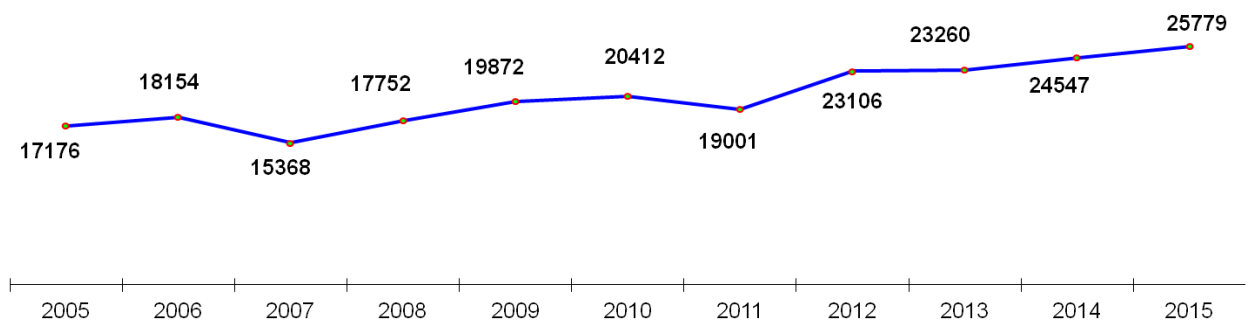


Рис. 5.3.1.25. Кількість місць тимчасового відновлення у рейкових плітях безстикової колії протягом 2005 – 2015 років

Протяжність головної колії з куцовою непридатністю дерев'яних шпал становить майже 244 км, з них 35 км - з кущами по 6 і більше непридатних шпал підряд. Найбільша протяжність колії з непридатними дерев'яними шпалами експлуатується на регіональних філіях «Львівська залізниця» - 101,5 км та «Донецька залізниця» 91,8 км. У найгіршому стані дерев'яні шпали на напрямку Красноармійськ-Дубове регіональної філії «Донецька залізниця».

На залізницях України експлуатується 4339 стрілочних переводів які вкладено з порушення ТУ, з них 2531 стрілочних переводів або 58 % на регіональній філії «Донецька залізниця». У 2015 році переукладання виконано всього на 23 стрілочних переводах, що становить 0,5 % від усієї кількості.



Рис. 5.3.1.26. Кількість стрілочних переводів, вкладених з порушенням ТУ / виконано переукладання протягом 2005 – 2015 років



Рис. 5.3.1.27. Наявність у колії дефектних рейок та зламів рейок протягом 2005 – 2015 років

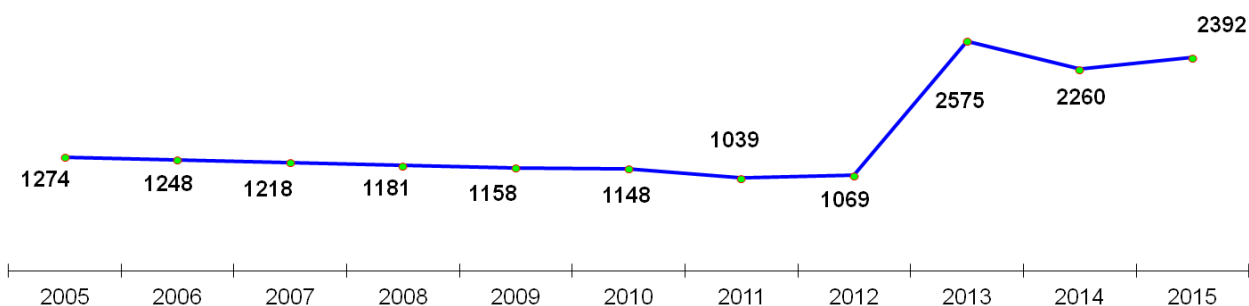


Рис. 5.3.1.28. Кількість дефектних штучних споруд протягом 2005 – 2015 років

5.3. Залізничний транспорт

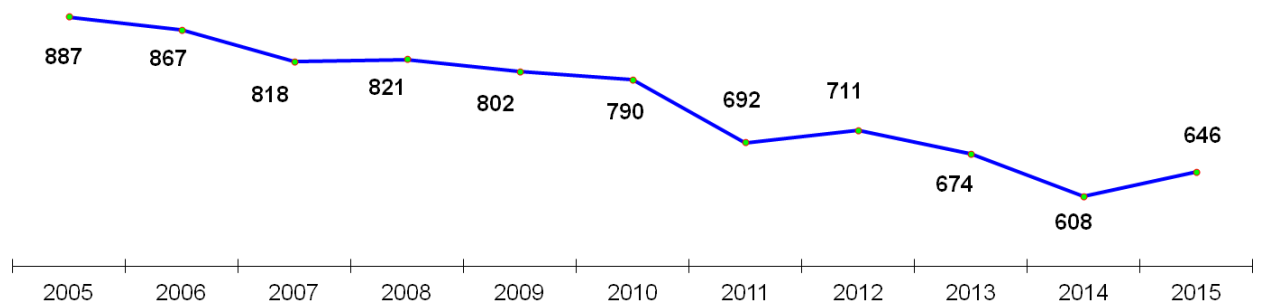


Рис. 5.3.1.29. Протяжність земляного полотна, схильного до деформації протягом 2005 – 2015 років

У колійному господарстві допущено 338 випадки відмов у роботі рейкових кіл. Найбільшу їх кількість – 94 випадки допущено на регіональній філії «Одеська залізниця». Головна причина – несправність ізолюючих стиків.

Керівниками господарства у 2015 році не вжито достатніх заходів щодо встановлення причин низької якості усунення відступів 4 та 5 ступенів, виявлених начальниками колієвимірвальних вагонів. Це призвело збільшення випадків обмежень швидкості руху поїздів за заявками начальників колієвимірвальних вагонів у одному і тому ж місці. За результатами аналізу цей недолік постійно має місце на Волноваській, Підзамчеській, Долинській, Купянськ Вузловій, Фастівській, Синельниковській дистанціях колії.

У 2015 році керівниками господарства не було вжито заходів щодо закупівлі дефектоскопних візків для заміни візків, які експлуатуються більше 10 років. На регіональних філіях не закуплено жодного дефектоскопного візка.

5. ГОСПОДАРСТВО ЕЛЕКТРОФІКАЦІЇ ТА ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ

В господарстві електрифікації та електропостачання у 2015 році кількість транспортних подій значно зменшилась і становить 56 інциденти, проти 74 у 2014 році.

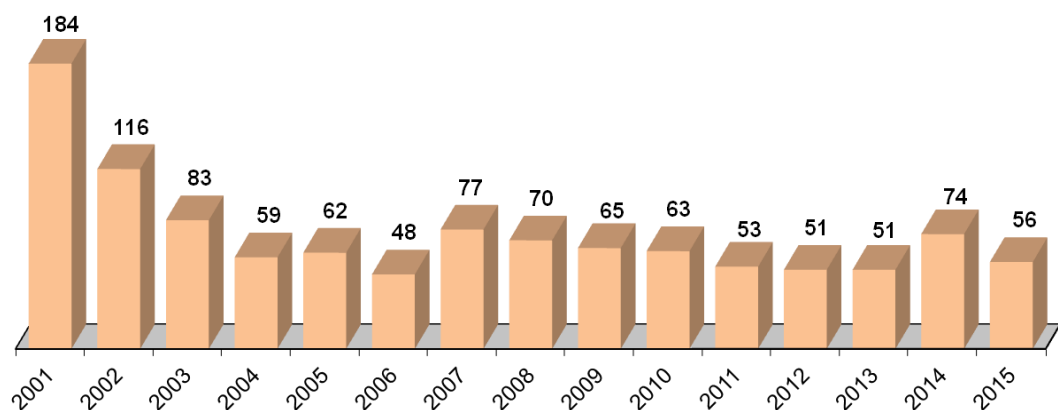


Рис. 5.3.1.30. Кількість допущених транспортних подій у господарстві електрифікації та електропостачання протягом 2001 – 2015 років

Погіршився стан безпеки руху у господарстві електропостачання Львівської залізниці, на Південній та Донецькій він залишився на рівні 2014 року. Найбільше транспортних подій сталося на Львівській залізниці (13 випадків) та на Донецькій залізниці (11 випадків).

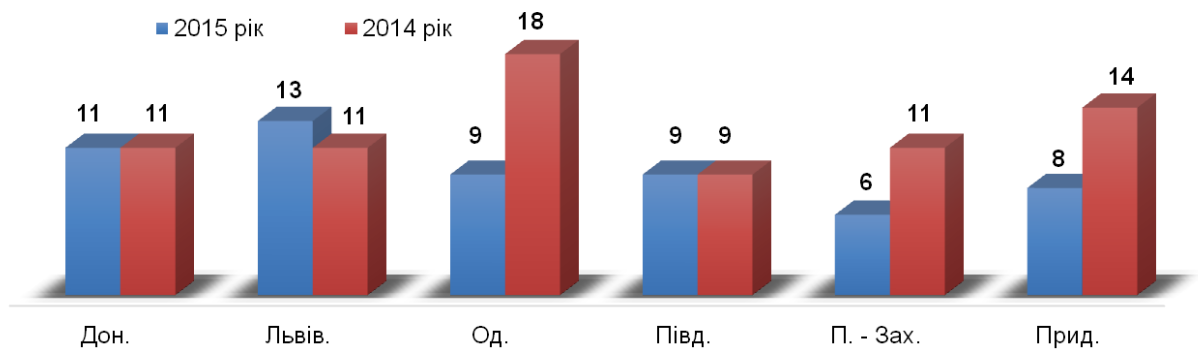


Рис. 5.3.1.31. Кількість допущених транспортних подій у господарстві електрифікації та електропостачання у 2015 році за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

З урахуванням кількості допущених у 2015 році транспортних подій, що приходить на 10000 одиниць технічного оснащення господарств електропостачання залізниць України, найгірший стан із забезпеченням безпеки руху склався у господарствах електропостачання Львівської залізниці (коефіцієнт 1,415) та Донецької залізниці (коефіцієнт 0,942), при середньому по Укрзалізниці – 0,808.

Основними причинами транспортних подій у господарстві електрифікації та електропостачання є невиконання необхідних обсягів технічного обслуговування та ремонтів, неякісне виконання графіків планово-попереджувальних ремонтів контактної мережі та пристроїв електропостачання, порушення вимог утримання пристроїв у відповідності до Правил улаштування та технічного обслуговування контактної мережі.

Стан експлуатаційної роботи визначає контактна мережа, через відмови якої у 2015 році допущено 46 транспортних подій, або 80 % від загальної кількості.

Табл. 5.3.1.9. Розподіл допущених у господарстві електрифікації та електропостачання транспортних подій за класифікатором (у чисельнику – 2015 рік, у знаменнику – 2014 рік)

| Пункт класифікатора | Залізниці | | | | | | Разом по ЦЕ |
|---|-----------|-----------|---------|----------|---------|--------|--------------|
| | Донецька | Львівська | Одеська | Південна | П.-Зах. | Придн. | |
| Затримка поїзда більше 2 год. через несправності пристроїв контактної мережі, електропостачання | 9/7 | 8/3 | 4/9 | 3/4 | 2/6 | 4/10 | 30/39 |
| Невидача попереджень на поїзди | 0/1 | 0/1 | | 1/1 | 1/0 | | 2/3 |
| Відмови в роботі технічних засобів більше 8 год., 4 год. на переїздах | | 2/1 | 0/1 | 3/0 | 2/0 | 1/0 | 8/2 |

5.3. Залізничний транспорт

Закінчення табл. 5.3.1.9

| | | | | | | | |
|-----------------------------------|--------------|--------------|-------------|------------|-------------|-------------|--------------|
| Перехід на інші засоби зв'язку | 2/1 | 0/1 | | | | | 2/2 |
| Невірні дії причетних працівників | 0/2 | 2/3 | 5/6 | 2/4 | 1/3 | 3/1 | 13/19 |
| Інші причини | 0/1 | 1/2 | 0/2 | | 0/2 | 0/3 | 1/9 |
| Разом по господарству | 11/11 | 13/11 | 9/18 | 9/9 | 6/11 | 8/14 | 56/74 |

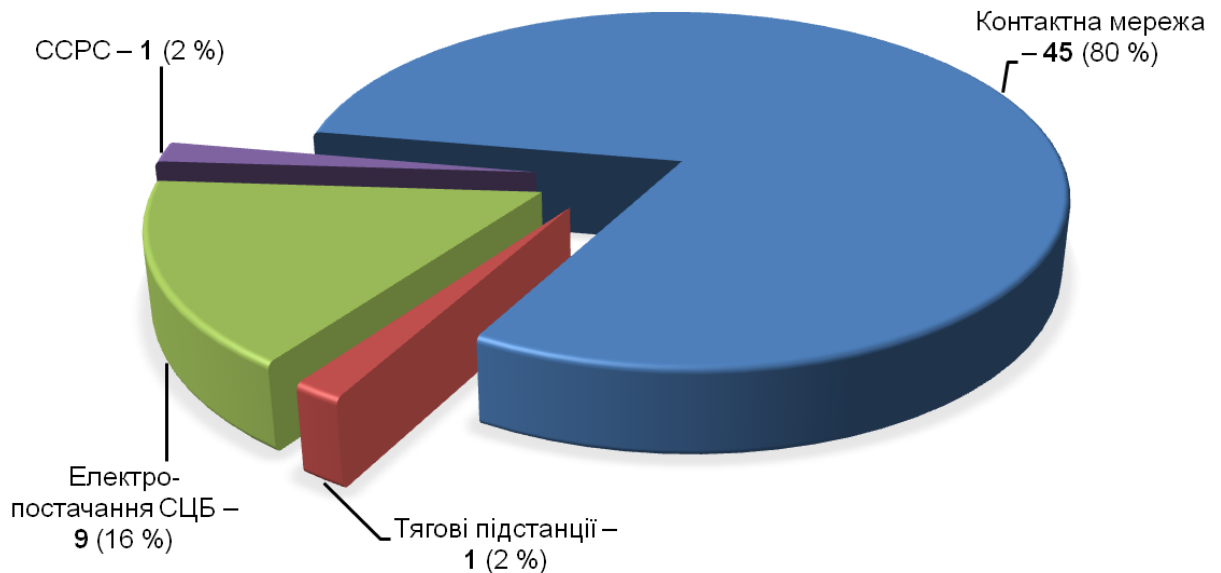


Рис. 5.3.1.32. Розподіл допущених у господарстві електрифікації та електропостачання у 2015 році транспортних подій за видами пристроїв

Табл. 5.3.1.10. Причини допущених у господарстві електрифікації та електропостачання у 2015 році транспортних подій

| № з/п | Характер пошкодження пристроїв електропостачання | 2015 рік |
|--|---|-----------|
| Контактна мережа | | |
| 1 | Пошкодження ізоляторів контактної мережі | 7 |
| 2 | Обрив контактної провладу контактної мережі | 3 |
| 3 | Пошкодження несучого троса контактної мережі | 4 |
| 4 | Пошкодження пристроїв фіксації на контактній мережі | 5 |
| 5 | Розрегулювання повітряної стрілки контактної мережі | 2 |
| 6 | Злам затискачів та кріплень контактної мережі | 3 |
| 7 | Вплив навколишнього середовища | 5 |
| 8 | Розрегулювання секційного ізолятора контактної мережі | 1 |
| 9 | Несанкціоновані втручання | 8 |
| 10 | Пошкодження роз'єднувачів контактної мережі | 2 |
| 11 | Невірні дії причетних працівників | 5 |
| Всього на контактній мережі | | 45 |
| | Лінії електропостачання | 9 |
| | Спеціальний самохідний рухомий склад | 1 |
| | Тягові підстанції, системи телемеханіки | 1 |
| Всього транспортних подій у господарстві: | | 56 |

На теперішній час на контактній мережі експлуатується майже 450 км контактного проводу з понаднормовим зносом.

Значна кількість пошкоджень у господарстві допускається на лініях автоблокування та поздовжнього електропостачання, що призводить до порушення графіку і затримок поїздів. Цьому сприяє несвоєчасне або недостатнє розчищення просік в лісозахисних насадженнях та утримання повітряних ліній автоблокування з порушеннями вимог нормативних документів.

В господарстві електрифікації та електропостачання експлуатується 334 одиниці спеціального самохідного рухомого складу (ССРС). З них з перевищеним усередненим терміном експлуатації працює 140 одиниць ССРС. Упродовж останніх 5 років господарством придбано лише одну автомотрису.

Не вирішене питання забезпечення залізниць України швидкісними (до 160 км/год.) діагностичними вагонами для випробування контактної мережі (далі – ВВКМ), обладнаних сучасними вимірювальними пристроями для забезпечення автоматичного визначення наявних відхилень у контактній мережі. На даний час в експлуатації перебуває лише 2 ВВКМ (на Одеській та Південно-Західній залізницях) для випробування контактної мережі з максимально дозволеною конструктивною швидкістю 120 км/год.

Враховуючи те, що експлуатаційна довжина електрифікованих колій, які знаходяться в експлуатації понад 40 років, складає 7,3 тис. км або 70,8 % від їх загальної довжини, а також, що на даний час в експлуатації знаходиться: 186,7 тис. (47,3 %) опор з перевищеним терміном експлуатації та 3,610 тис. дефектних опор контактної мережі, що потребують заміни; 469,4 км контактного проводу з понаднормативним зносом та 271,9 км з перевищеною кількістю стикових затискачів; 248,3 км сталевого несучого тросу, майже 4693 км біметалевого несучого тросу марки ПБСМ-70 з перевищеним терміном експлуатації, що потребують заміни із-за корозії, кількість транспортних подій з причин незадовільного утримання пристроїв контактної мережі не зменшиться.

Така ж ситуація і з пристроями електропостачання. З фактичним терміном служби більше 40 років експлуатується 220 тягових підстанцій (71,7 % від загальної кількості). Із загального парку понижувальних трансформаторів (1569 одиниць) з перевищеним терміном експлуатації експлуатується 739 трансформаторів (47,1 %), капітального ремонту на найближчі п'ять років потребують 77 трансформаторів. Із 508 одиниць перетворювальних агрегатів на підстанціях постійного струму - 349 одиниць (68,7 %) застарілого типу. На фідерах контактної мережі із загальної кількості (2139 одиниць) потребують заміни 949 вимикачів (60,5 %) застарілих типів, що вичерпали нормативний термін експлуатації, у т.ч. 631 одиниць (66,5 %) – вимикачі постійного струму, 318 одиниць (33,5 %) – змінного струму.

Протяжність високовольтних повітряних ліній електропередач із сталевими проводами, які потребують заміни із-за суцільної корозії та зношеності, становить 2,3 тис. км (7 %). Із загальної кількості опор високовольтних повітряних ліній автоблокування та ПЕ 21,6 тис - дерев'яні (4 %), 2,9 тис з яких підлягає заміні.

6. ГОСПОДАРСТВО ПЕРЕВЕЗЕНЬ

За 2015 рік у господарстві перевезень Укрзалізниці допущено зменшення загальної кількості транспортних подій в порівнянні з 2014 роком з 27 до 26 випадків.

Збільшення кількості транспортних подій допущено на Придніпровській залізниці з 4 до 6 випадків.

Погіршення за тяжкістю стану безпеки руху відбулося на Південній залізниці. 28.04.2015 на станції Люботин через невпевненість в правильності положення стрілочного переводу при приготуванні маршруту поїзду та в подальшому переведення стрілочного переводу під рухомим складом, стався резонансний випадок сходження 3 вагону поїзду № 721 сполученням Харків-Київ Hyundai HRCS2 № 007. В 2014 році серйозних інцидентів в господарстві допущено не було.



Фото. 5.3.1.1. Наслідки від переведення стрілки під поїздом № 721 сполученням Харків-Київ Hyundai HRCS2 № 007

5.3. Залізничний транспорт

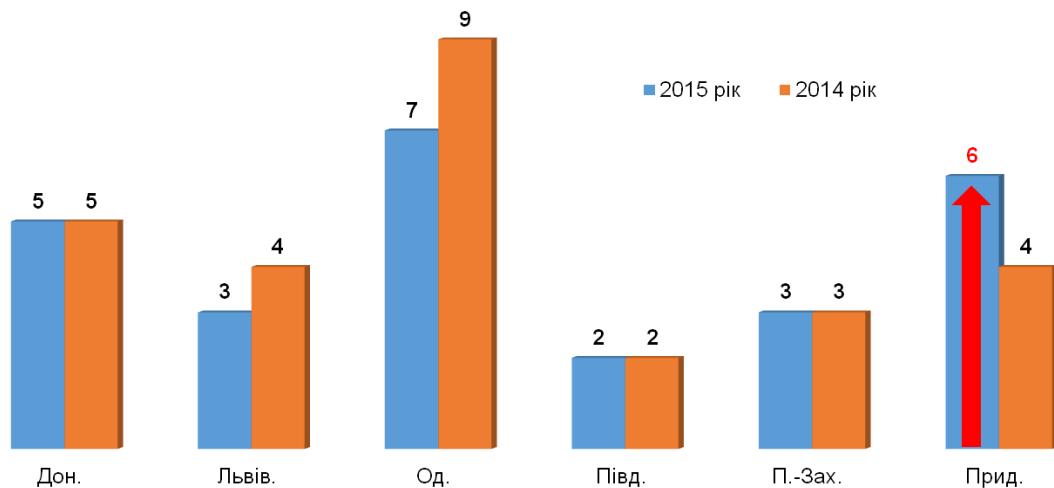


Рис. 5.3.1.33. Динаміка транспортних подій у господарстві перевезень за залізницями у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

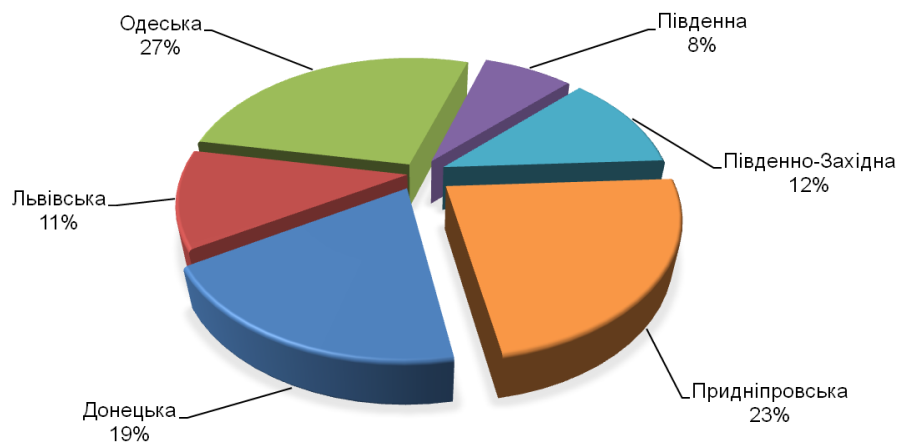


Рис. 5.3.1.34. Розподіл (у % співвідношенні) всіх транспортних подій, що сталися в господарстві перевезень у 2015 році за залізницями України

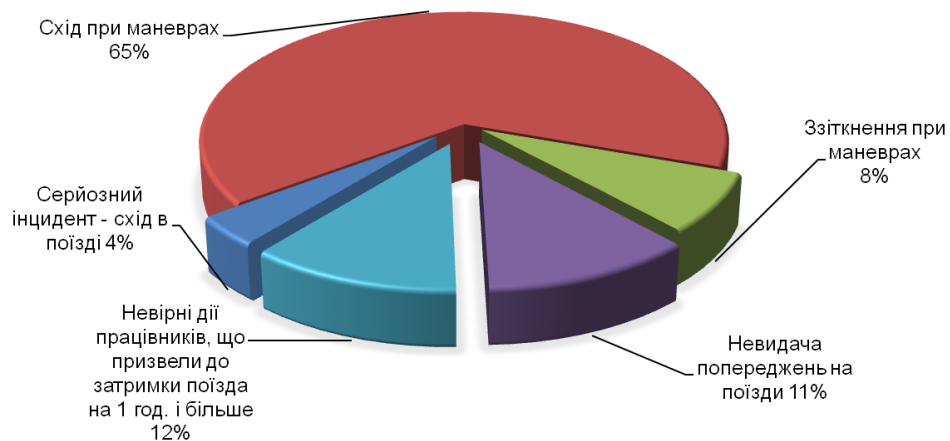


Рис. 5.3.1.35. Розподіл (у % співвідношенні) всіх транспортних подій, що сталися в господарстві перевезень у 2015 році за класифікацією

5.3. Залізничний транспорт

Табл. 5.3.1.11. Аналіз стану безпеки руху в господарстві перевезень у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Класифікація транспортних подій | Залізниця | | | | | | | | | | | | ЦД | |
|--|-----------|----------|-----------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|-----------|
| | Дон. | | Прид. | | Півд. | | П.-Зах. | | Од. | | Львів. | | 2015 | 2014 |
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | | |
| Катастрофи | | | | | | | | | | | | | | |
| Аварії | | | | | | | | | | | | | | |
| Серйозні інциденти | | | | | | | | | | | | | | |
| Зіткнення/сходження у поїздах | | | | | 1 | 0 | | | | | | | 1 | 0 |
| Збільшено/зменшено, +/- | 0 | | 0 | | +1 | | 0 | | 0 | | 0 | | 1 | 0 |
| Інциденти | | | | | | | | | | | | | | |
| Зіткнення/сходження при маневрах | 1 | 4 | 6 | 3 | 1 | 1 | 2 | 3 | 7 | 3 | 2 | 3 | 19 | 17 |
| Невидача попереджень на поїзди | 2 | 1 | | | | | 1 | 0 | 0 | 3 | | | 3 | 4 |
| Приймання/відправлення поїзду за невірно приготування маршрутом | | | 0 | 1 | | | | | 0 | 1 | | | 0 | 2 |
| Невірні дії працівників, що призвели до затримки поїзда на 1 год. і більше | 2 | 0 | | | | | | | 0 | 2 | 1 | 1 | 3 | 3 |
| Розріз стрілки (рухомого осереддя хрестовини) | | | | | | | | | | | | | | |
| Вихід рухомого складу за граничний стовпчик на станції | | | | | 0 | 1 | | | | | | | 0 | 1 |
| Всього | 5 | 5 | 6 | 4 | 1 | 2 | 3 | 3 | 7 | 9 | 3 | 4 | 25 | 27 |
| Збільшено/зменшено, +/- | 0 | | +2 | | -1 | | 0 | | -2 | | -1 | | -2 | |
| Разом | 5 | 5 | 6 | 4 | 2 | 2 | 3 | 3 | 7 | 9 | 3 | 4 | 26 | 27 |
| Збільшено/зменшено, +/- | 0 | | +2 | | 0 | | 0 | | -2 | | -1 | | -1 | |

Табл. 5.3.1.12. Причини скоєння транспортних подій, допущених в господарстві перевезень у 2015 році

| № з/п | Причини скоєння транспортних подій | Залізниця | | | | | | Всього |
|-------|--|-----------|--------|------|-------|---------|-------|--------|
| | | Од. | Львів. | Дон. | Півд. | П.-Зах. | Прид. | |
| 1 | Не розрахункове гальмування відцепів | 13 | - | 1 | 11 | - | - | 14 |
| 2 | Порушення при закріпленні рухомого складу | 11 | - | 1 | - | - | - | 11 |
| 3 | Невилучення гальмового башмака з під рухомого складу | 12 | 11 | 1 | - | - | - | 13 |
| 4 | Невпевненість в правильності положення стрілочного переводу за маршрутом | 11 | - | - | - | - | 15 | 16 |

Закінчення табл. 5.3.1.12

| | | | | | | | | |
|---------------|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 5 | Невпевненість складачем поїздів в правильності зчеплення вагонів. | - | - | - | - | - | 1 | 1 |
| 6 | Несправність гальмівного башмака | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| 7 | Переведення стрілки під рухомим складом | - | 1 | 1 | 1 | - | - | 3 |
| 8 | Невидача попередження на поїзд | - | - | 2 | - | 1 | - | 3 |
| 9 | Невірна організація робіт по ліквідації пожежі | - | 1 | - | - | - | - | 1 |
| 10 | Невірне вкладання гальмового башмака при гальмуванні відчепа | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| 11 | Невірні дії при використанні технічних засобів з затримкою поїзда більше 1 години | - | - | 2 | - | - | - | 2 |
| ВСЬОГО | | 37 | 13 | 15 | 12 | 13 | 26 | 526 |

Табл. 5.3.1.13. Збереження вагонного парку в господарстві перевезень у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Регіональні філії | Пошкоджено вагонів | | Сума збитків у гривнях | | Станції, що допустили найбільші збитки | Стягнуто з винуватців | |
|-------------------------|--------------------|------|------------------------|-----------|--|-----------------------|-----|
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | | грн. | % |
| Донецька | 1 | 8 | 5222,650 | 44995,41 | Ст. Байрак – 1 вагон | 5222,65 | 100 |
| Придніпровська | 10 | 6 | 62012,84 | 19279,12 | Ст. Нижньодніпровськ - 3 вагони | 21789,09 | 35 |
| Південно-Західна | 2 | 3 | 10954,82 | 12295,39 | Ст. Коростень | 10954,82 | 100 |
| Південна | 0 | 2 | 0 | 3356,54 | - | 0 | 0 |
| Одеська | 8 | 1 | 40232,7 | 3796,54 | Ст. Ізмаїл – 3 вагони | 40232,70 | 100 |
| Львівська | 0 | 7 | 0 | 42457,44 | - | 0 | 0 |
| Господарство перевезень | 21 | 27 | 118423,01 | 126180,44 | - | 78199,26 | 66 |

7. ГОСПОДАРСТВО АВТОМАТИКИ, ТЕЛЕМЕХАНІКИ ТА ЗВ'ЯЗКУ

У господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку допущено 11 інцидентів, 2 з яких серйозні. Погіршився стан безпеки руху в господарстві Придніпровської та Південно-Західної залізниці, де збільшилась кількість транспортних подій на 1 випадок. На Львівській та Придніпровській залізницях допущено зростання тяжкості транспортних подій: по 1 серйозному інциденту проти 0.

Через невірні дії персоналу, порушення технології виконання робіт допущено 8 випадків транспортних подій, в тому числі 1 серйозний інцидент.

Основною причиною транспортних подій на Львівській, Придніпровській та Південно-Західній залізницях є формалізм та порушення технології виконання робіт з обслуговування пристроїв СЦБ. На Південній та Одеській залізницях транспортні події були допущені внаслідок використання апаратури, монтажу та кабелів з вичерпаним терміном експлуатації.

Загальна кількість випадків крадіжок та псування технічних засобів господарства, порівняно з 2014 роком, зросла на 42 %. Відповідно сума заподіяних збитків збільшилась на 8,702 тис. грн. або на 116 %. Найбільше незаконних втручань відбулося на Придніпровській залізниці – 859, що складає 50,5 % від загальної їх кількості.

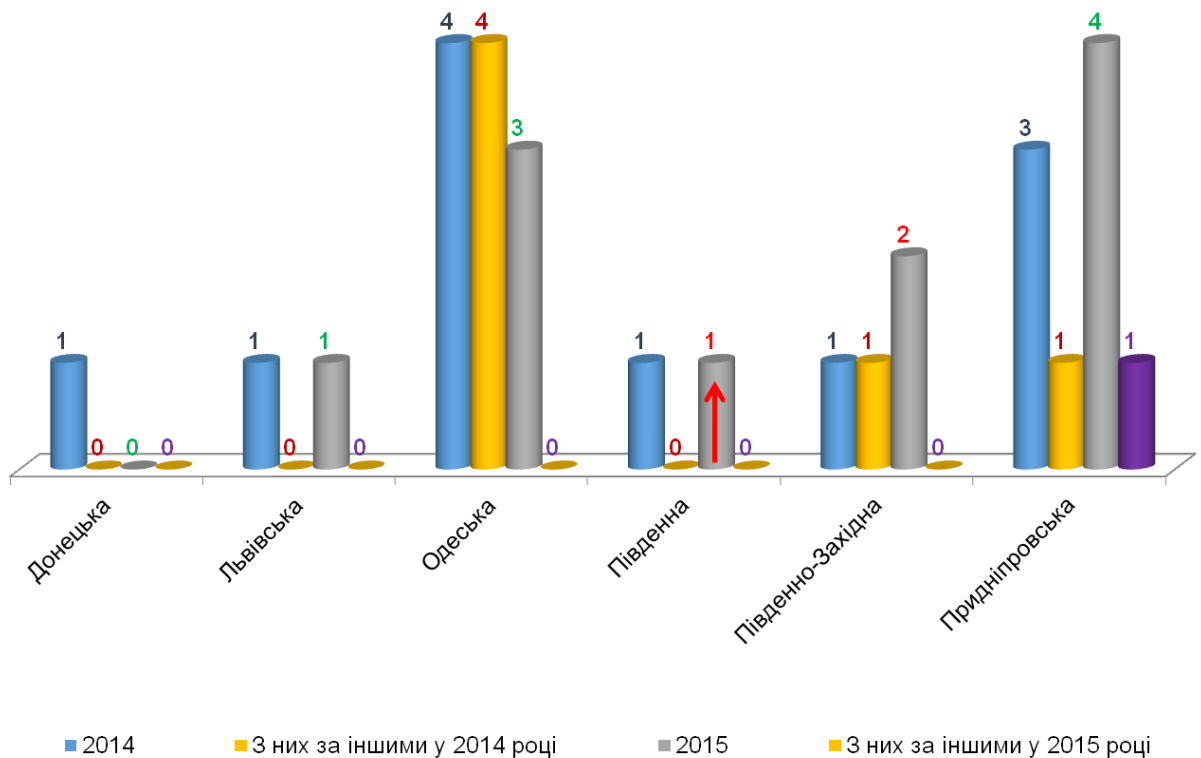


Рис. 5.3.1.36. Кількість транспортних подій (з урахуванням тих, що віднесені за іншими причинами), що сталися в господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку у 2015 році за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

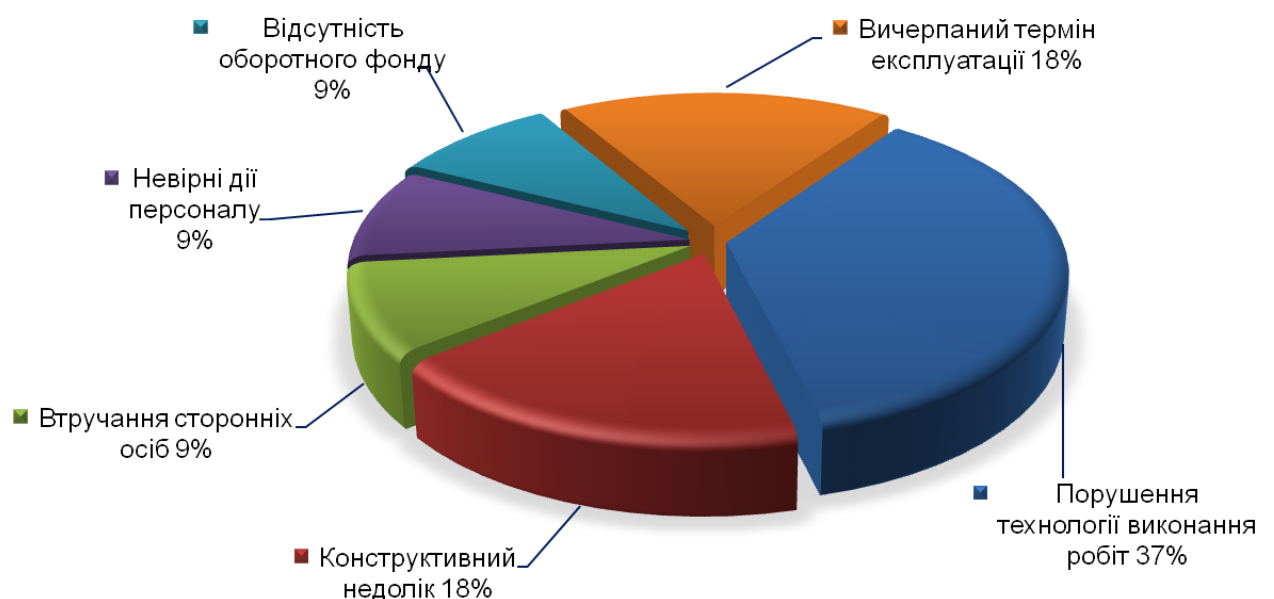


Рис. 5.3.1.37. Розподіл транспортних подій що сталися в господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку у 2015 році за причинами

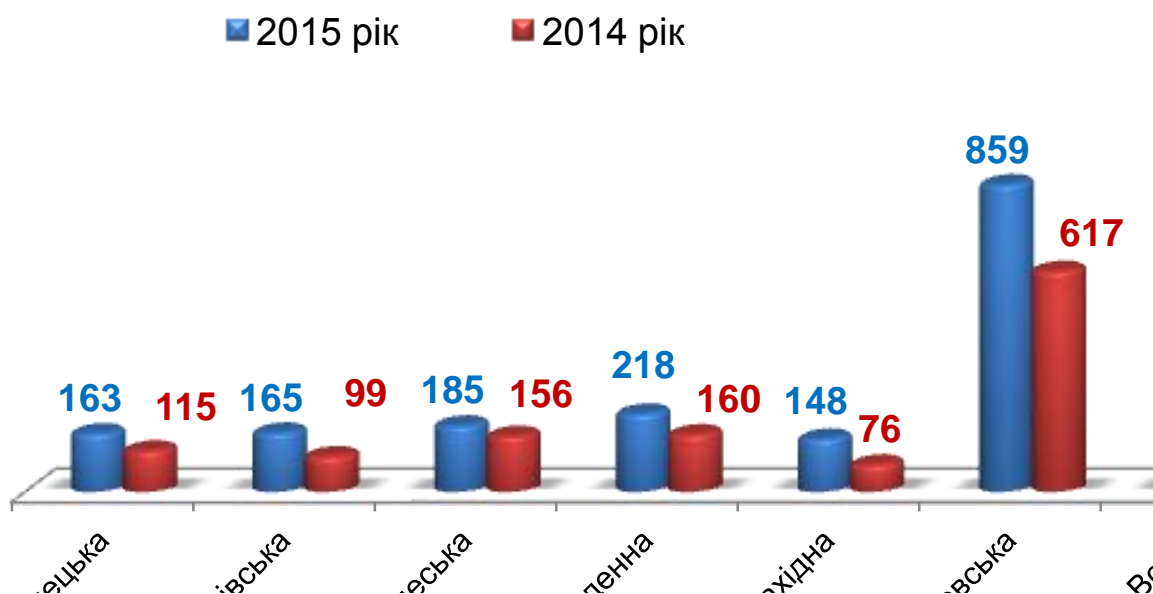


Рис. 5.3.1.38. Кількість крадіжок технічних засобів, що сталися в господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку у 2015 році, у порівнянні з 2014 роком за залізницями України

Найбільше розкрадалися дроселі - трансформатори, реле і трансформатори, акумулятори, електродвигуни стрілочні, кабелі та кабельні муфти, кришки колійних ящиків, лінзові комплекти світлофорів.

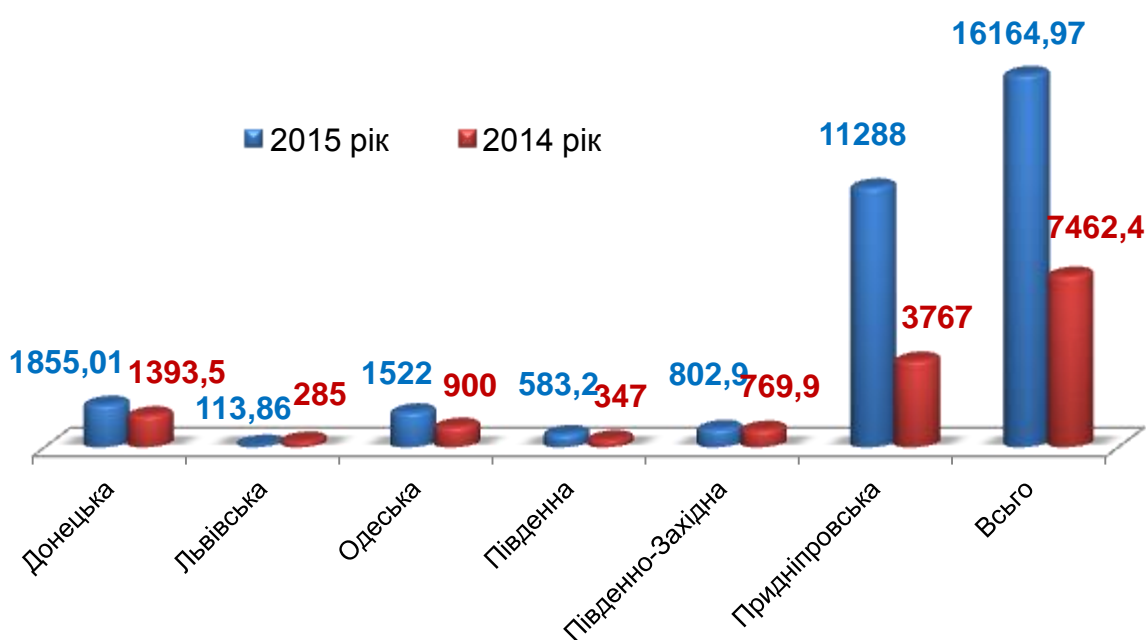


Рис. 5.3.1.39. Кількість нанесених збитків в господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку у 2015 році, у порівнянні з 2014 роком за залізницями України

Кількість порушень нормальної дії пристроїв СЦБ, допущених з вини господарства автоматики, телемеханіки та зв'язку порівняно з минулим роком, зросла на 8,6 % та складає 1299 проти 1196 відмов. Зростання допущено на Одеській, Південній та Львівській залізницях

Через порушення технології при виконанні робіт з обслуговування та ремонту пристроїв СЦБ допущено 175 відмов у роботі пристроїв СЦБ або 24 % від їх загальної кількості. Зростання допущено на Донецькій та Львівській залізницях. Через неякісне виконання робіт з технічного обслуговування пристроїв СЦБ допущено 430 випадків або відмов у роботі пристроїв СЦБ або 44 % від їх загальної кількості. Зростання допущено на Одеській та Південній залізницях.

8. ПАСАЖИРСЬКЕ ГОСПОДАРСТВО

За підсумками роботи у 2015 році в пасажирському господарстві допущено зменшення транспортних подій з 16 до 9 випадків. Основними причинами транспортних подій в пасажирському господарстві залишаються невірні дії працівників, що у свою чергу призводили до затримки пасажирських поїздів, більше однієї години під час проходження прикордоно - митного контролю на стиках сусідніх держав. Таких випадків у 2015 році обліковано 5 із 9 і кваліфіковано, як інциденти.

Поряд з тим залишається неякісний ремонт і поточне утримання гальмівного обладнання. Таких випадків у 2015 році обліковано 3 із 9 і кваліфіковано, як інциденти.

Крім цього, як підкреслюють акти проведених технічних ревізій апаратом ЦРБ філій залізниць у 2015 році, не покращується якість ремонту і поточного утримання буксових вузлів і складових елементів колісних пар, гасників коливань пасажирських вагонів, електричного обладнання тощо.

Погіршується якість підготовки составів в рейс, що свідчить про неналежну якість проведення планових поточних ремонтів у пасажирських вагонних депо.

Не аналізуються порушення, які допускають працівники пасажирських вагонних дільниць при ремонті та експлуатації вагонів, які виявляються в ході щомісячних перевірок, що не дає змоги оцінити фактичний стан безпеки руху та відповідно оперативне вплинути та запобігти появі негативних тенденцій, які виникають при ремонті та експлуатації, а також не виявляються «вузькі місця», що приводять к транспортним подіям.

Керівництво пасажирських депо та служб не вживають дієвих заходів щодо покращення підготовки пасажирських составів рейс, як в пунктах формування так і в пунктах обороту.

Негативною прогресуючою нормою у пасажирському господарстві є: затримки пасажирських поїздів на шляху прямування, відчепки пасажирських вагонів із складу поїздів, як перед відправленням так і на шляху прямування, пересадки пасажирів під час слідування.

5.3. Залізничний транспорт

Табл. 5.3.1.14. Розподіл транспортних подій, допущених протягом 2015 року в пасажирському господарстві за залізницями України, в порівнянні з 2014 роком

| Залізниця | Інциденти | | | | +/- |
|------------------|-----------|-----------|------------------|----------|------------|
| | всього | | у т. ч. серйозні | | |
| | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік | |
| Донецька | 0 | 3 | 0 | 0 | - 3 |
| Львівська | 1 | 1 | 0 | 0 | - |
| Одеська | 3 | 4 | 0 | 0 | - 1 |
| Південна | 3 | 3 | 0 | 1 | - |
| Південно-Західна | 1 | 3 | 0 | 0 | - 2 |
| Придніпровська | 1 | 2 | 0 | 0 | - 1 |
| Разом | 9 | 16 | 0 | 1 | - 7 |

9. КОМЕРЦІЙНЕ ГОСПОДАРСТВО

Протягом 2015 року у комерційному господарстві допущено 8 транспортних подій проти 10, допущених у 2014 році. Транспортні події допущено на регіональних філіях «Одеська залізниця» та «Придніпровська залізниця» по 2, на решті регіональних філіях по 1. При цьому, на філії «Південна залізниця» допущено 1 серйозний інцидент.

Стан безпеки погіршено на регіональних філіях «Одеська залізниця» та «Південна залізниця». При цьому, на філії «Південна залізниця» стан безпеки погіршено ще й за тяжкістю.

Табл. 5.3.1.15. Аналіз стану безпеки руху у комерційному господарстві у 2015 році в порівнянні з 2014 роком

| Залізниця | Кількість транспортних подій | | | | | |
|------------------|------------------------------------|-------------|--------------|--|--|--|
| | Всього / у т.ч. серйозні інциденти | | | за класифікацією | | |
| | 2015 рік | 2014 рік | + / - | Інциденти | | Серйозні інциденти |
| | | | | Падіння деталей рухомого складу поїздів на колію | Порушення ТУ навантаження, що призвели до затримки поїзда на 2 год. і більше | Розвалювання вантажу під час руху з порушенням встановлених габаритів навантаження |
| Донецька | 1/0 | 2/0 | - 1/- | 0 | 1 | 0 |
| Одеська | 2/0 | 1/0 | + 1/- | 0 | 2 | 0 |
| Придніпровська | 2/0 | 2/0 | -/- | 0 | 2 | 0 |
| Південно-Західна | 1/0 | 4/1 | - 3/- 1 | 1 | 0 | 0 |
| Львівська | 1/0 | 1/0 | -/- | 0 | 1 (інші) | 0 |
| Південна | 1/1 | 0/0 | + 1/+ 1 | 0 | 0 | 1 |
| Всього: | 8/1 | 10/1 | - 2/- | 1 | 5 + 1 (інші) | 1 |

5.3. Залізничний транспорт

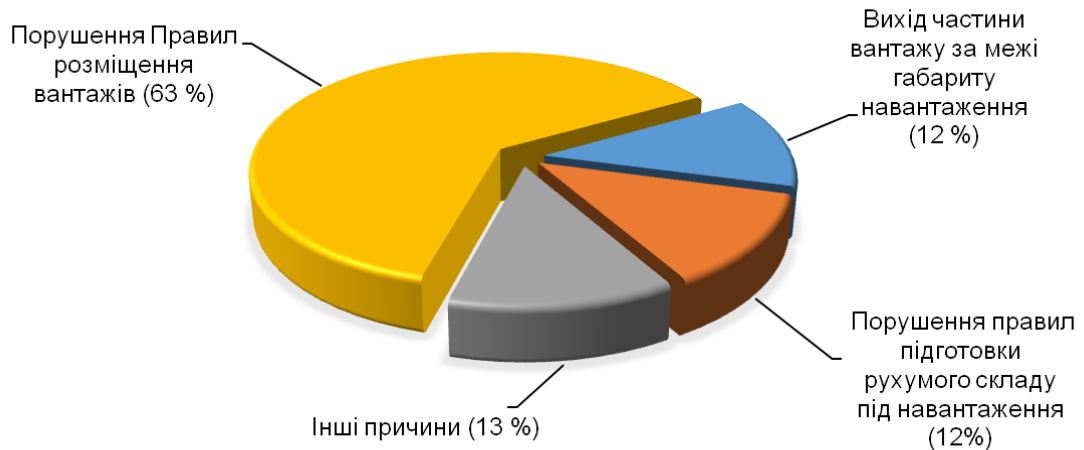


Рис. 5.3.1.40. Розподіл транспортних подій, допущених у комерційному господарстві у 2015 році за початковою причиною

У цей час на залізницях не вирішується питання щодо контролю за розміщенням і кріпленням вантажів при прийманні їх до перевезення. Так, протягом 2015 року на залізницях України від поїздів відчеплено 1440 вагони через виявлені технічними засобами безпеки руху порушення ТУ навантаження.

Табл. 5.3.1.16. Розподіл випадків відчеплень вагонів через виявлені технічними засобами безпеки руху порушення ТУ навантаження у 2015 році

| На відповідальність залізниці | Дон. | Прид. | Од. | П.-Зах. | Львів. | Півд. |
|--|-------------|-------|-----|---------|--------|-------|
| Вагони з недопустимою різницею у навантаженні на візки | 786 | 143 | 5 | 25 | 29 | 58 |
| Вагони з навантаженням понад ВПД | 240 | 59 | 5 | 33 | 17 | 40 |
| Всього | 1026 | 202 | 10 | 58 | 46 | 98 |
| Разом | 1440 | | | | | |

Табл. 5.3.1.17. Вагони з порушенням ТУ, пропущені на інші залізниці

| Залізниці | Виявлено на відповідальність своєї залізниці | | | Пропущено без виявлення на інші залізниці | | |
|------------------|--|------------|--------------|---|-------------|--------------|
| | 2014 рік | 2015 рік | +/- | 2014 рік | 2015 рік | +/- |
| Донецька | 175 | 25 | - 150 | 390 | 782 | + 392 |
| Львівська | 48 | 95 | + 47 | 108 | 143 | + 35 |
| Одеська | 160 | 70 | - 90 | 82 | 75 | - 7 |
| Придніпровська | 108 | 82 | - 26 | 83 | 156 | + 73 |
| Південно-Західна | 12 | 12 | - | 154 | 220 | + 66 |
| Південна | 20 | 76 | + 56 | 260 | 210 | - 50 |
| Всього | 523 | 360 | - 163 | 1077 | 1586 | + 509 |

5.3. Залізничний транспорт

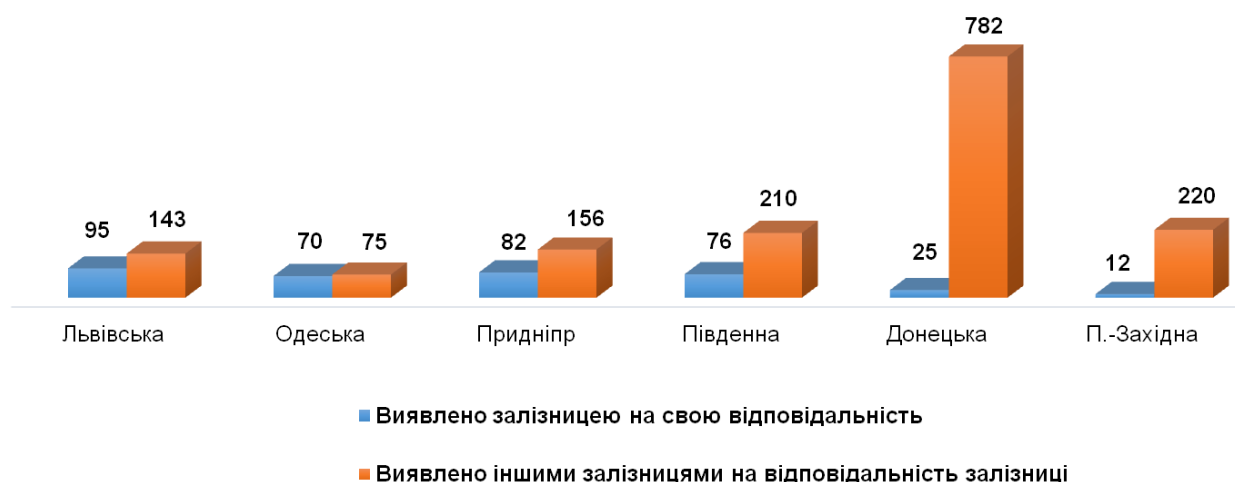


Рис. 5.3.1.41. Динаміка виявлених та пропущених вагонів з порушенням ТУ у 2015 році за залізницями України

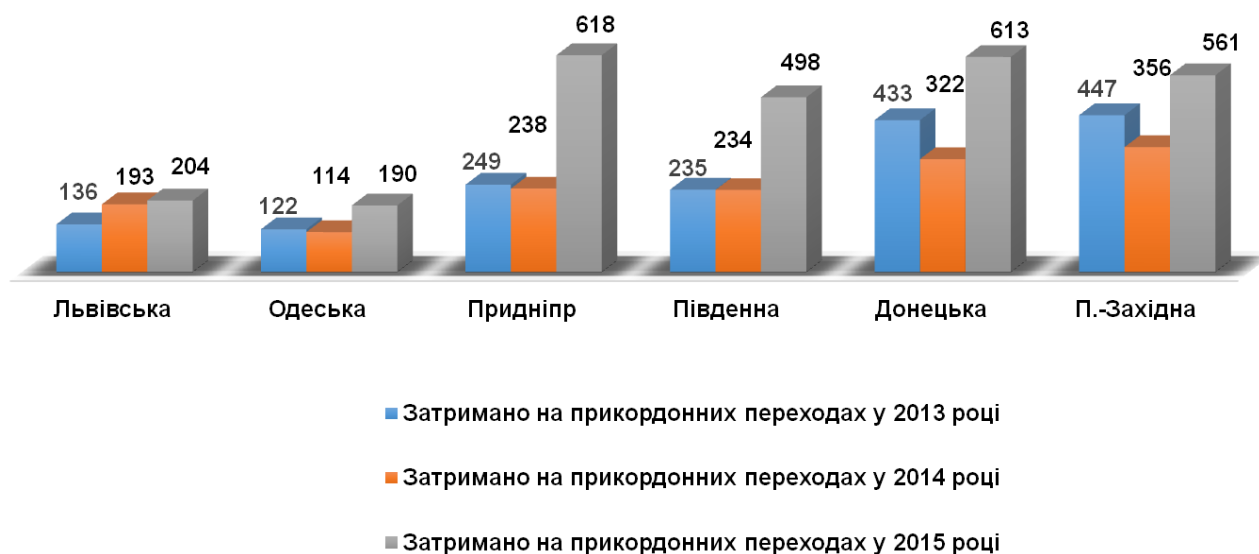


Рис. 5.3.1.42. Розподіл затриманих протягом 2013 – 2015 років через комерційні несправності вагонів на прикордонних переходах за залізницями України

На всіх залізницях зафіксовано збільшення кількості затриманих через комерційні несправності вагонів. Найбільший регрес у 2 та 2,5 рази допущено відповідно на Південній та Придніпровській залізницях.

Впровадженні тензометричні динамічні вагонні ваги не вирішують проблеми здійснення повноти контролю навантаження вагонів, що надходять зі станцій масового навантаження.

5.3.2. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА МІЖГАЛУЗЕВОМУ ПРОМИСЛОВОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Незважаючи на те що, протягом 2015 року проводилася профілактична робота з безпеки руху та вжито ряд заходів для покращення стану безпеки руху, продовжують мати місце випадки транспортних подій.

За 2015 рік у ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» всього з вини працівників ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» допущено 10 транспортних подій, з яких 1 аварія та 9 інцидентів.

В результаті всіх подій постраждалих не було.

При цьому протягом 2015 року також допущено 3 транспортні події (всі інциденти) з вини суміжних колієвласників, які не є обліковими, на не призвели до загибелі та травмування осіб.

За 2014 рік з вини працівників ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» допущено 3 транспортні події, які класифіковано як інциденти.

При цьому, у 2014 році також було допущено 1 транспортну подію (інцидент) з вини суміжного колієвласника.

Табл. 5.3.2.1. Стан аварійності на ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки транспортних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності) | | (±) % чи одиниць до показників минулого року |
|--|--|-----------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| Катастрофи | 0 | 0 | - |
| Аварії | 0 | 1 | + 1 |
| Серйозні інциденти | 0 | 0 | - |
| Інциденти | 3 | 9 | + 6 |
| Всього транспортних подій | 3 | 10 | + 7 |
| Загинуло | 0 | 0 | - |
| Травмовано | 0 | 0 | - |

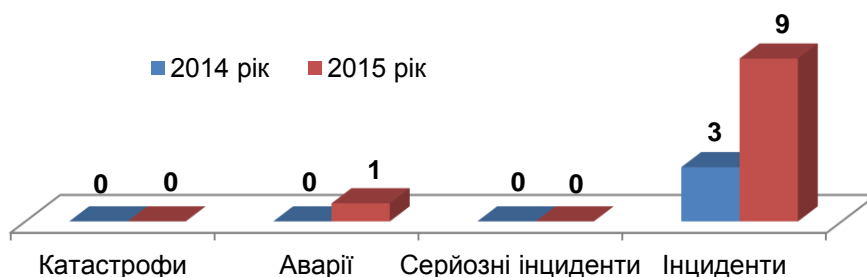


Рис. 5.3.2.1. Стан аварійності на ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт



Фото. 5.3.2.1. Аварія, яка сталася 24.01.2015 на Тернопільській філії, де під час проведення маневрової роботи маневровим локомотивом ТЕМ-2У № 9257 з 7-ми напіввагонів завантажених щебенем стався схід локомотива і 3-х вагонів з подальшим їх падінням (перекиданням) на бік (з втратою вантажу) та схід одного вагона однією колісною парою першого візка



Фото. 5.3.2.2. Транспортна подія, яка сталася 20.03.2015 на Трипільській філії, де при виконанні маневрової роботи локомотивом ТГМ-4 № 2507 з 11-ма вагонами (вантаж – целюлоза), стався схід першого по напрямку руху вагона всіма колісними парами з подальшим падінням на бік (рух здійснювався локомотивом вперед



Фото. 5.3.2.3, 5.3.2.4. Транспортна подія, яка сталася 25.04.2015 на Новокаховській філії, на тупиковій колії № 8 маневровий район 3-й, де при виконанні маневрових робіт локомотивом ТГМ-4 № 2425 з 3-ма вагонами (платформи) з вантажем (металоконструкції), стався схід третьої платформи за напрямком руху, двома колісними парами першого візка (без пошкодження вантажу)



Фото. 5.3.2.5. Транспортна подія, яка сталася 10.06.2015 на Енергодарській філії на стрілочному переводі № 19, де при виконанні маневрових робіт локомотивом ТГМ-6А № 2107 з 16-ма вагонами завантаженими вугіллям, стався схід 7-го вагону двома колісними парами другого візка та 6-го вагону двома колісними парами першого візка за напрямком руху



Фото. 5.3.2.6, 5.3.2.7. Транспортна подія, яка сталася 17.06.2015 Новокаховській філії, на колії № 1 маневровий район 1-й, де при виконанні маневрових робіт локомотивом ТГМ-4 № 2425 з 7-ми вагонами-зерновозами завантаженими соєю, стався схід 4-го вагону чотирма колісними парами та 5-го вагону двома колісними парами першого візка за напрямком руху



Фото. 5.3.2.8, 5.3.2.9. Транспортна подія, яка сталася 17.06.2015 Новокаховській філії, на колії № 1 маневровий район 1-й, де при виконанні маневрових робіт локомотивом ТГМ-4 № 2425 з 7-ми вагонами-зерновозами завантаженими соєю, стався схід 4-го вагону чотирма колісними парами та 5-го вагону двома колісними парами першого візка за напрямком руху



Фото. 5.3.2.10. Транспортна подія, яка сталася 24.11.2015 на Херсонській філії де при виконанні маневрових робіт локомотивом ТЕМ-2 № 3042 з 7-ми завантаженими вагонами (вантаж – зерно) на колії №14 при русі по непідготовленому маршруту, стався розріз стрілочного переводу № 77, в наслідок чого допущено схід 2-х вагонів: одного другим візком по ходу руху, другого - першим візком по ходу руху (без пошкодження вантажу)

5.3. Залізничний транспорт

За 2015 рік керівниками всіх рівнів структурних підрозділів проведено 3121 перевірки, при цьому виявлено 5439 зауважень, в тому числі 227 перевірок виконання вимог безпеки руху при перевезенні небезпечних вантажів, де було виявлено 104 зауваження. За аналогічний період 2014 року проведено 3303 перевірки при цьому виявлено 6325 зауважень, в тому числі 262 перевірки виконання вимог безпеки руху при перевезенні небезпечних вантажів, де було виявлено 150 зауважень.

Ревізорами з безпеки руху було проведено 40 перевірок при цьому виявлено 1224 зауважень (усунуто 969 зауважень – 79 %), що становить 1,3 % перевірок та 22,5 % зауважень від результатів участі керівників структурних підрозділів. За аналогічний період 2014 року проведено 86 перевірок при цьому виявлено 2244 зауваження, що становить 2,6 % перевірок та 35,5 % зауважень від результатів участі керівників структурних підрозділів.

Не зважаючи на те, що кількість перевірок ревізорами з безпеки руху значно скоротилась (із-за відмін відряджень), вище зазначене співвідношення кількості перевірок до кількості зауважень вказує на малу ефективність та незадовільну якість у проведенні перевірок стану безпеки руху керівниками філій.

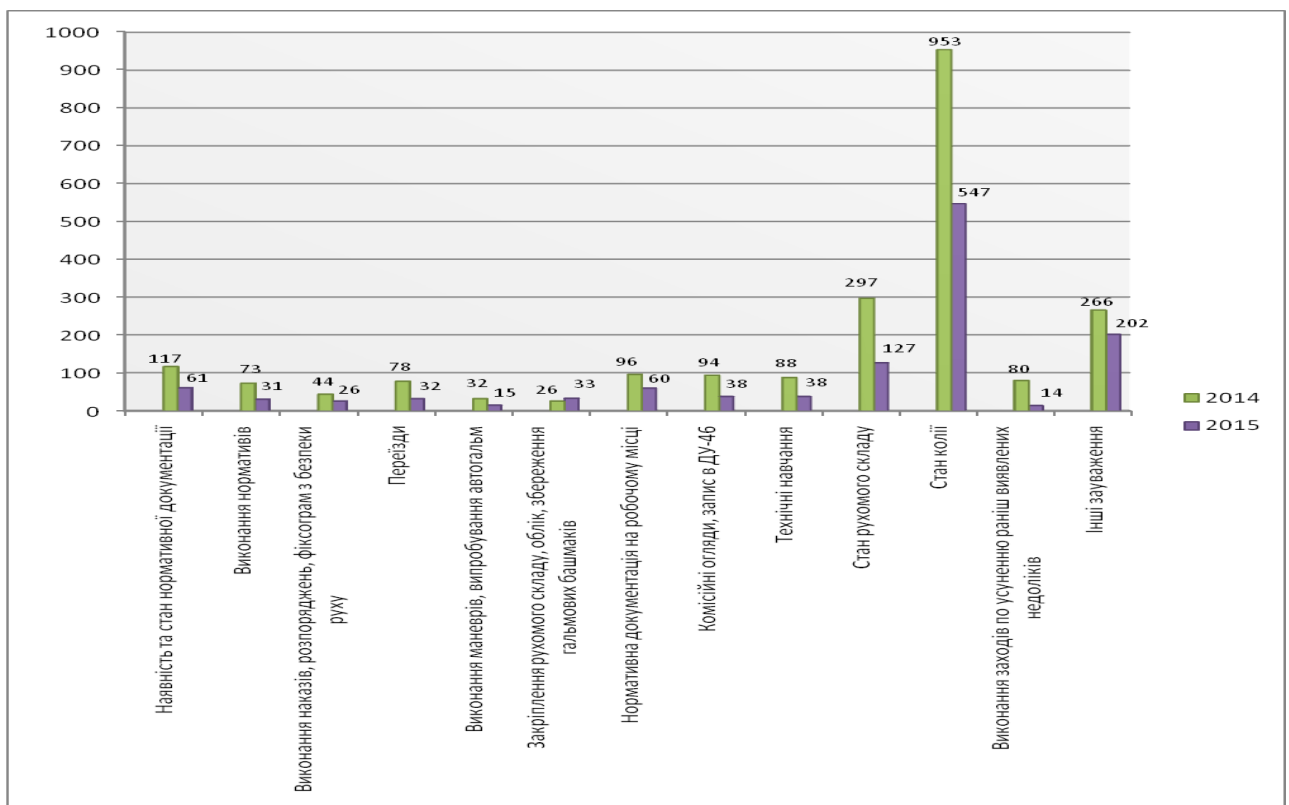


Рис. 5.3.2.2. Порівняльний аналіз недоліків з питань забезпечення безпеки руху за видами і кількістю, виявлених ревізорами з безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт

Табл. 5.3.2.2. Виявлені у 2015 році ревізорами з безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» недоліки з питань забезпечення безпеки руху за видами і кількістю

| № з/п | Назва філії | Стан безпеки руху у 2015 році | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|------------------------|--|------------------------------|--|----------------------|---|-----------|---|--|---|---------------------------------|-------------------|----------------------|------------|---|-----------------|------------------|-------------------|
| | | Кількість перевірок | Кількість транспортних подій | Наявність та стан нормативної документації | Виконання нормативів | Виконання наказів, розпоряджень, фактограм з безпеки руху | Переїзди | Виконання маневрів, випробувань автогалем | Закріплення рухомого складу, облік збереження гальмових башмаків | нормативна документація на робочому місці | Комісійні огляди, запис в ДУ-46 | Технічні навчання | Стан рухомого складу | Стан колії | Виконання заходів по усуненню раніш виявлених недоліків | Інші зауваження | Всього зауважень | Усунено зауважень |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 1 | Барська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | Бердянська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Бродецька | 1 | 1 | 4 | 1 | | 2 | | | | | | | 18 | | | 25 | 15 |
| 4 | Джанкойська | Перевірки не здійснювались, філія знаходиться на анексованій території АР Крим | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Енергодарська | 2 | 1 | | | | 1 | | 1 | 1 | 3 | | 6 | 17 | | 6 | 35 | 35 |
| 6 | Житомирська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 7 | Зеленодольська | 3 | 2 | 4 | 4 | 1 | 1 | 1 | 11 | 10 | 1 | 1 | 3 | 100 | 1 | 11 | 149 | 105 |
| 8 | Ізмаїльська | 1 | | 1 | | | 5 | | | 9 | | 1 | | 13 | 1 | | 30 | 20 |
| 9 | Кам'янець - Подільська | 1 | | 8 | 2 | | | | | | 1 | 1 | | 7 | | 2 | 21 | 17 |
| 10 | Київ - Дніпровська | 2 | | 9 | | 7 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 5 | 3 | 33 | | 7 | 75 | 54 |
| 11 | Київ - Московський | 3 | 1 | 6 | 2 | 5 | 3 | | 5 | 1 | 2 | 2 | 4 | 101 | 1 | 15 | 147 | 105 |
| 12 | Кіровоградська | | 1 | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Київ - Петрівська | 2 | | 1 | 3 | 2 | | | 1 | 5 | 2 | | 15 | 7 | 4 | 5 | 45 | 34 |
| 14 | Костянтинівська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 15 | Котовська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 16 | Красноперекопська | Перевірки не здійснювались, філія знаходиться на анексованій території АР Крим | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 17 | Лубенська | 1 | | | | | | | 4 | 6 | | 8 | 13 | | 15 | 46 | 13 | |
| 18 | Миронівська | | | Перевірки не здійснювались | | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | Новокаховська | 2 | 2 | 6 | 1 | | 1 | 2 | 1 | 5 | 2 | 8 | 9 | 6 | 1 | 52 | 94 | 64 |
| 20 | Одеська | 2 | 2 | 6 | 2 | 4 | 4 | | 2 | 9 | 3 | | 34 | | 8 | 72 | 62 | |
| 21 | Ольшанська | 1 | | | 5 | | | 1 | 1 | 4 | | 11 | 11 | 6 | | 15 | 54 | 54 |
| 22 | Полтавська | 3 | | | | 3 | 1 | 1 | | 1 | | | 6 | 14 | 2 | 15 | 43 | 35 |
| 23 | Прилуцька | 1 | 2 | | | 1 | | | | | | | 6 | 21 | | 2 | 30 | 30 |
| 24 | Севастопільська | Перевірки не здійснювались, філія знаходиться на анексованій території АР Крим | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 25 | Сімферопольська | Перевірки не здійснювались, філія знаходиться на анексованій території АР Крим | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 26 | Сумська | 3 | | 1 | 1 | 1 | 4 | 1 | 6 | 1 | 3 | | 22 | 22 | 2 | 9 | 73 | 71 |
| 27 | Тернопільська | 1 | 2 | | | 1 | 2 | | | | | | 20 | | 6 | 29 | 29 | |
| 28 | Трипільська | 2 | 1 | | | | | | | | | | 2 | 71 | | 3 | 76 | 65 |
| 29 | Харківська | 6 | | 4 | 10 | 1 | 3 | 6 | 3 | 4 | 11 | 7 | 17 | 43 | 3 | 16 | 128 | 115 |
| 30 | Херсонська | 2 | 3 | 2 | | | 1 | | 1 | 5 | 1 | 1 | 2 | 8 | | 14 | 35 | 30 |
| 31 | Черкаська | 1 | | 9 | | | 1 | | | | | 1 | | 5 | | 1 | 17 | 16 |
| Всього за 2015 рік | | 40 | 18 | 61 | 31 | 26 | 32 | 15 | 33 | 60 | 38 | 38 | 114 | 559 | 15 | 202 | 1224 | 969 |

Під час проведення перевірок ревізорами з безпеки руху було вжито 42 заборонних заходи, а саме:

- на Зеленодольській філії вжито 1 заборонний захід;
- на Ізмаїльській філії вжито 8 заборонних заходів;
- на Кам'янець-Подільській філії вжито 1 заборонний захід;
- на Київ-дніпровському виробничому підрозділі вжито 13 заборонних заходів;
- на Київ-Московській філії вжито 8 заборонних заходів;
- на Сумській філії вжито 4 заборонних заходи;
- на Харківській філії вжито 4 заборонних заходи;
- на Ольшанській філії вжито 2 заборонних заходи.

За результатами перевірок за порушення вимог нормативних актів з безпеки руху 64 працівника, в тому числі 14 керівників, притягнуто до дисциплінарної відповідальності.

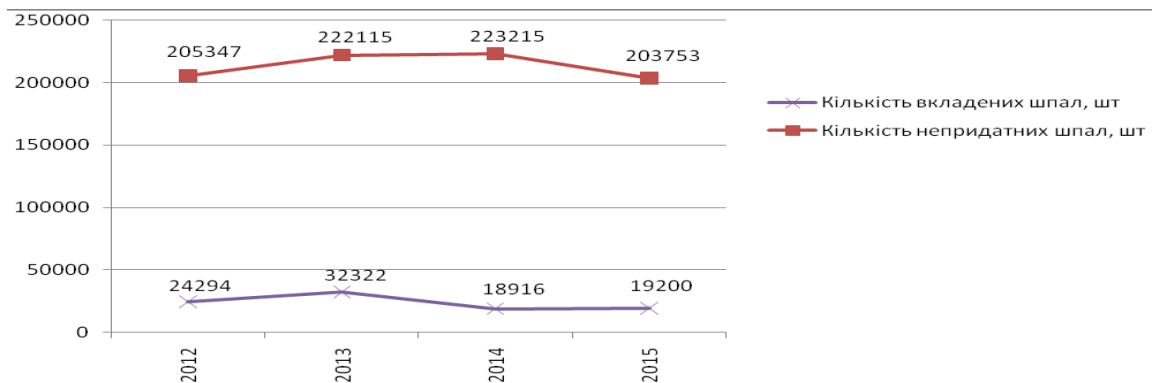


Рис. 5.3.2.3. Вкладання шпал у порівнянні з кількістю непридатних в колії протягом 2012 – 2015 років

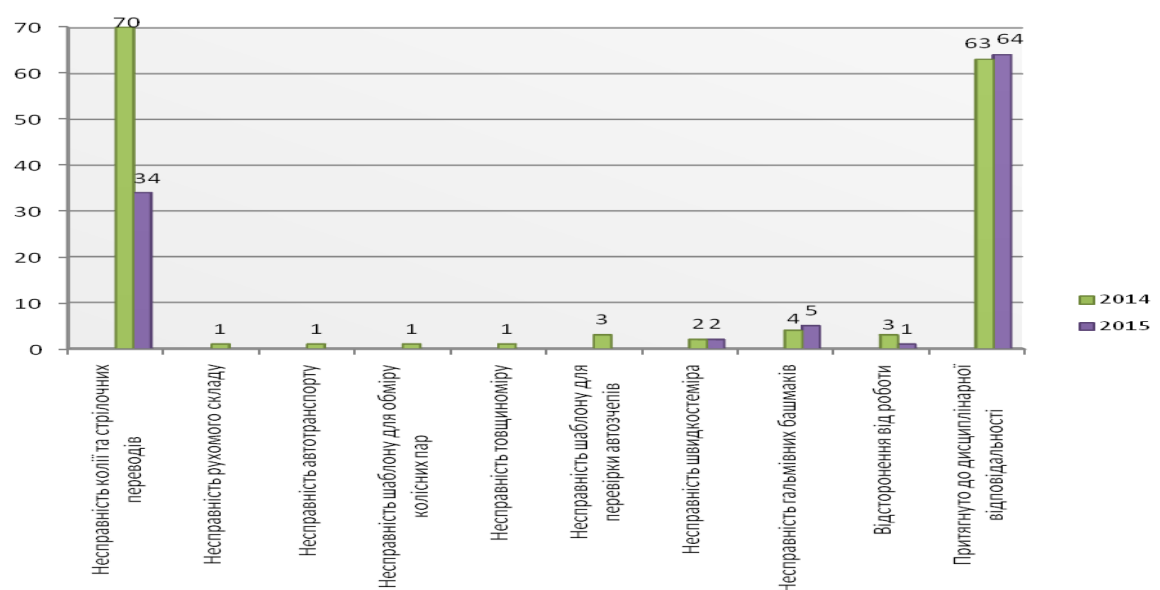


Рис. 5.3.2.4. Порівняльний аналіз заборонних заходів під час проведення перевірок ревізорами з безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт

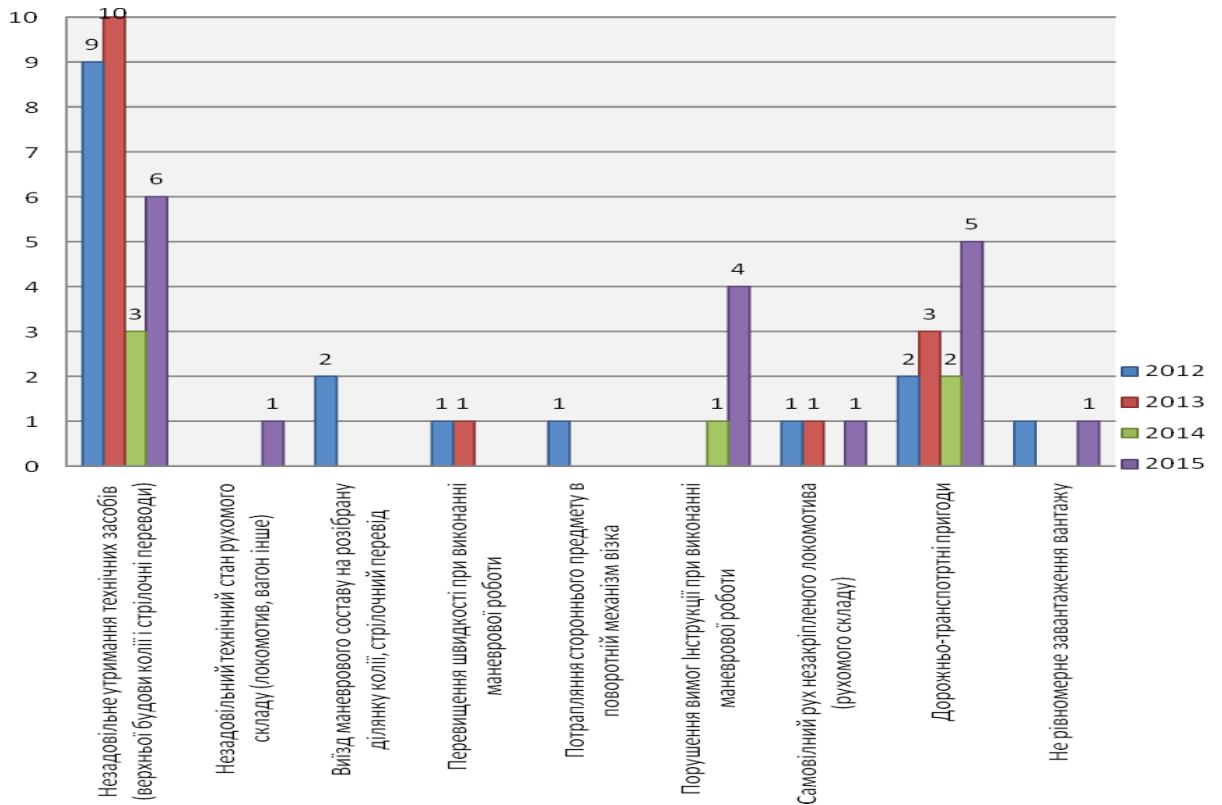


Рис. 5.3.2.5. Порівняльний аналіз транспортних подій, що сталися на ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» протягом 2012 – 2015 років

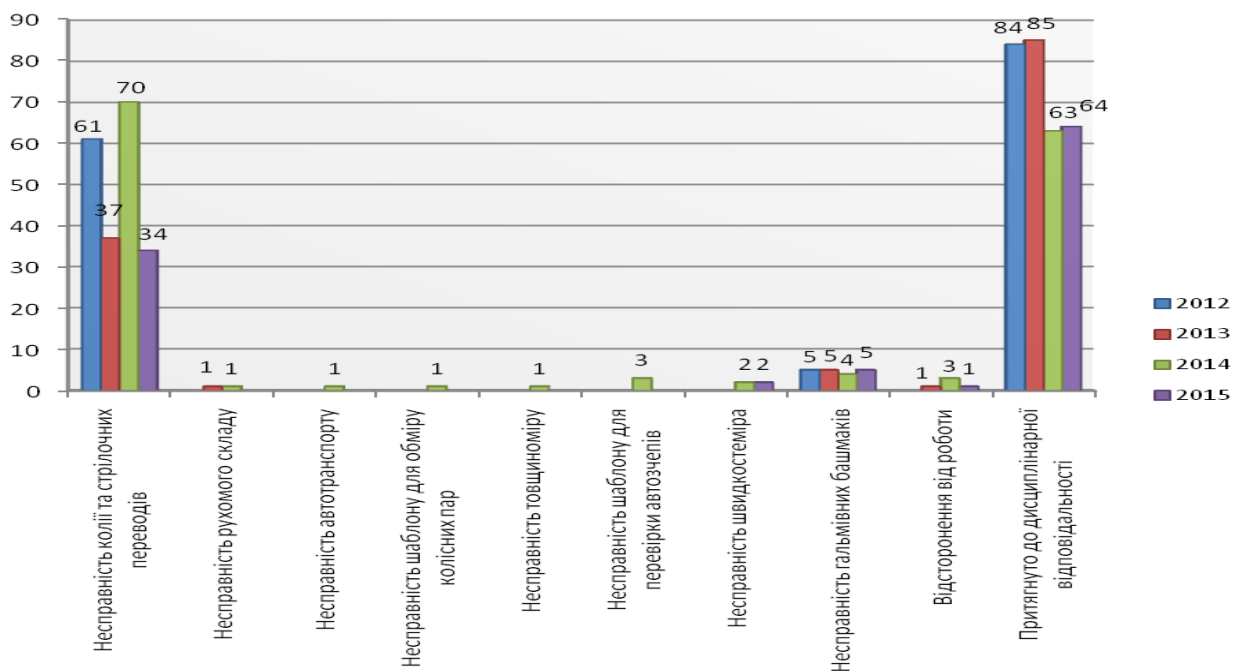


Рис. 5.3.2.6. Порівняльний аналіз заборонних заходів під час проведення перевірок ревизорами з безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» протягом 2012 – 2015 років

5.3. Залізничний транспорт

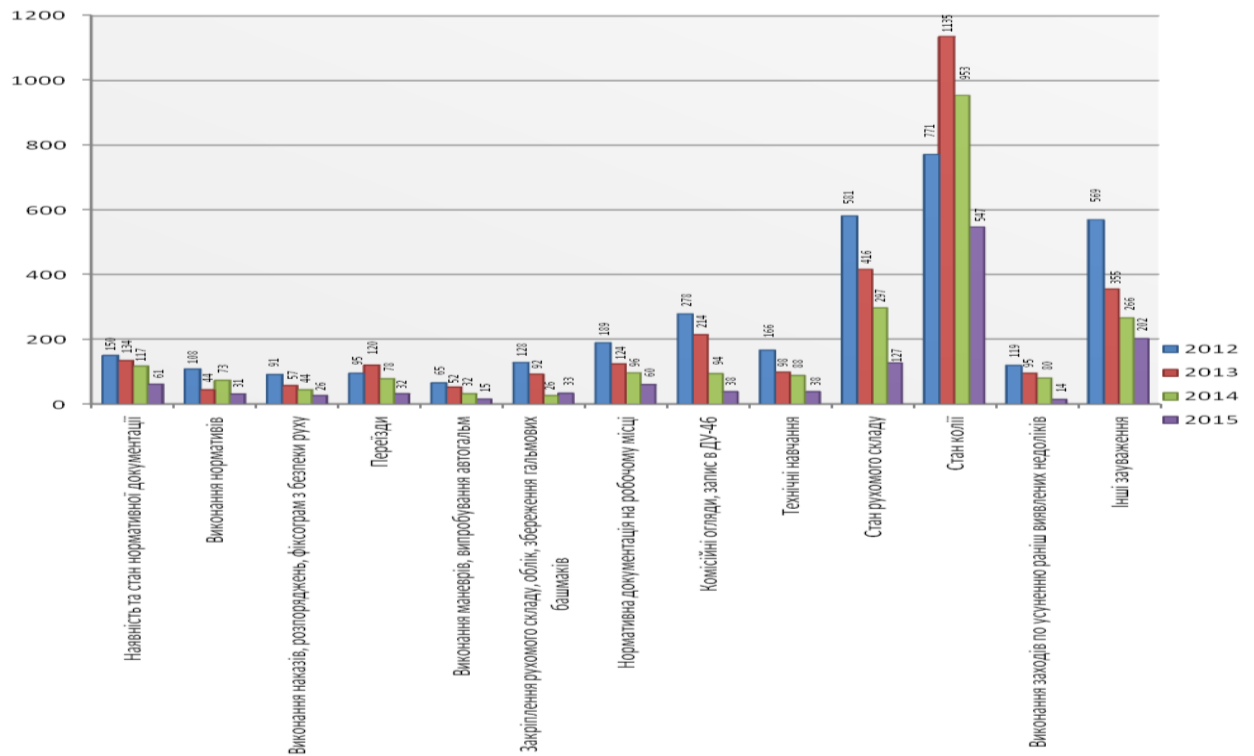


Рис. 5.3.2.7. Порівняльний аналіз недоліків з питань забезпечення безпеки руху за видами і кількістю, виявлених ревізорами з безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» протягом 2012 – 2015 років



Рис. 5.3.2.8. Динаміка кількості транспортних подій (з вини працівників ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту») у співвідношенні до обсягів перевезень протягом 2012 – 2015 років

5.3.3. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДАХ

В 2015 році на залізничних переїздах і коліях поза межами дії залізничних переїздів залізниць України сталися 73 ДТП, в тому числі 60 випадків на переїздах і 13 - на коліях поза межами дії залізничних переїздів.

У 27 випадках ДТП були постраждалі, а саме: загинуло 13 осіб і 32 особи було травмовано.

У порівнянні з 2014 роком кількість ДТП збільшилася на 6 випадків. При цьому, зменшилася на 6 осіб кількість загиблих і на 2 особи кількість травмованих.

Табл. 5.3.3.1. Аналіз стану безпеки руху на залізничних переїздах та коліях поза межами дії залізничних переїздів у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Абсолютні показники (ДТП, особи, залізничні переїзди) | Разом | | Залізничні переїзди | | | | | | | | Колії поза межами дії залізничних переїздів | |
|---|-------------|-------------|-------------------------------------|-------------|--|-----------|---------------------------------------|-------------|--|-------------|---|-----------|
| | | | Із черговим обладнані сигналізацією | | Із черговим не обладнані сигналізацією | | Без чергового обладнані сигналізацією | | Без чергового не обладнані сигналізацією | | | |
| | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
| Всього ДТП | 73 | 67 | 14 | 7 | 1 | 0 | 36 | 37 | 9 | 11 | 13 | 12 |
| у т.ч. транспорт збито поїздом | 67 | 57 | 13 | 5 | 1 | 0 | 34 | 31 | 6 | 9 | 13 | 12 |
| у т.ч. транспорт в'їхав у бік поїзда | 6 | 10 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 | 6 | 3 | 2 | 0 | 0 |
| Загинуло | 13 | 19 | 2 | 3 | 0 | 0 | 7 | 16 | 1 | 0 | 3 | 0 |
| Травмовано | 32 | 34 | 8 | 6 | 0 | 0 | 18 | 23 | 4 | 5 | 2 | 0 |
| Загальна кількість залізничних переїздів | 5259 | 5387 | 1429 | 1463 | 29 | 31 | 2626 | 2692 | 1175 | 1201 | . | . |

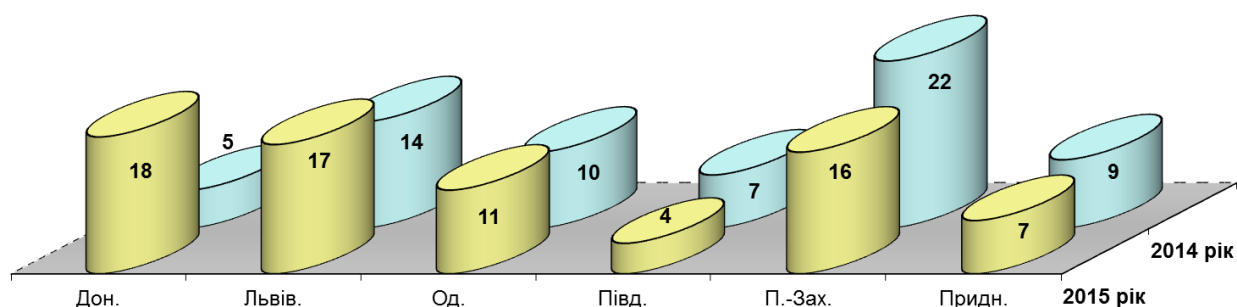


Рис. 5.3.3.1. Розподіл допущених у 2015 році випадків ДТП на залізничних переїздах та коліях поза межами дії залізничних переїздів залізниць України за залізницями України, у порівнянні з 2014 роком

5.3. Залізничний транспорт

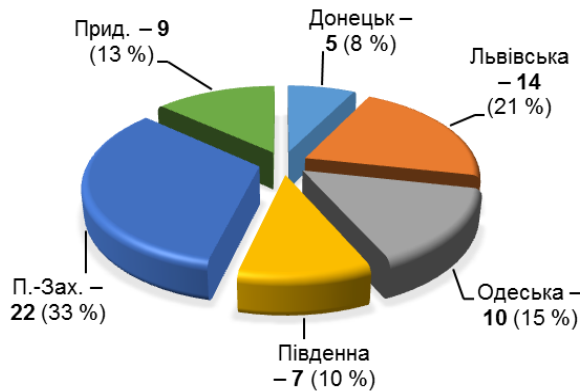


Рис. 5.3.3.2. Співвідношення допущених у 2014 році випадків ДТП на залізничних переїздах та коліях поза межами дії залізничних переїздів залізниць України між залізницями

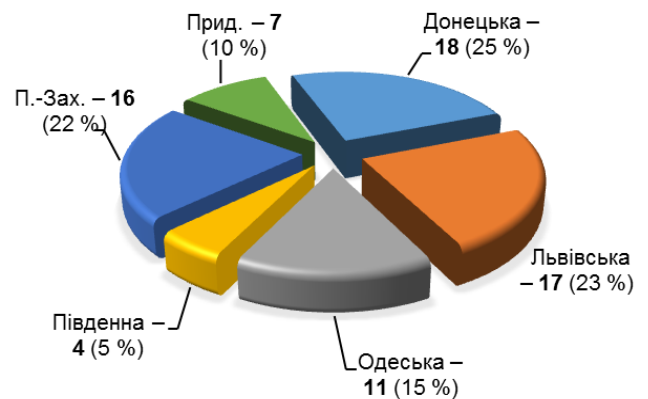


Рис. 5.3.3.3. Співвідношення допущених у 2015 році випадків ДТП на залізничних переїздах та коліях поза межами дії залізничних переїздів залізниць України між залізницями

В 2015 році в 67 випадках зіткнень на переїздах автотранспорт було збито поїздом, що на 10 випадків більше ніж за 2014 рік (57 випадків). В таких ДТП загинуло 11 осіб проти 19 і було травмовано 31 особу проти 30.

В 6 випадках ДТП автомобілі в'їхали у бік поїздів, що на 4 випадки менше ніж у 2014 році (10 випадків). Внаслідок таких ДТП загинуло 2 особи (у 2014 році загиблих не було) та було травмовано 1 особу проти 4.

Найбільше випадків ДТП трапляється на залізничних переїздах, розміщених на головних та станційних коліях залізниць України (4395 переїздів), де постійно здійснюється рух поїздів із встановленою швидкістю. Наслідки таких зіткнень передбачити неможливо і при певному збігу обставин зіткнення призводять до загибелі людей, пошкодження транспортних засобів, рухомого складу та інфраструктури залізниць.

На залізницях України станом на 01.01.2015 знаходиться в експлуатації 5259 залізничних переїздів.

Табл. 5.3.3.2. Загальна кількість залізничних переїздів, які знаходяться в експлуатації станом на початок 2015 та 2014 років

| Показники | Станом на 01.01.2015 | Станом на 01.01.2014 |
|--|----------------------|----------------------|
| Загальна кількість переїздів | 5259 | 5387 |
| - в т.ч. обладнаних автоматикою | 4055 | 4155 |
| - в т.ч. не обладнаних автоматикою | 1204 | 1232 |
| Кількість переїздів з черговим працівником | 1458 | 1494 |
| - в т.ч. обладнаних автоматикою | 1429 | 1463 |
| - в т.ч. не обладнаних автоматикою | 29 | 31 |
| Кількість переїздів без чергового працівника | 3801 | 3893 |
| - в т.ч. обладнаних автоматикою | 2626 | 2692 |
| - в т.ч. не обладнаних автоматикою | 1175 | 1201 |
| Кількість переїздів на головних і станційних коліях | 4395 | 4495 |
| Кількість переїздів на під'їзних коліях | 864 | 892 |

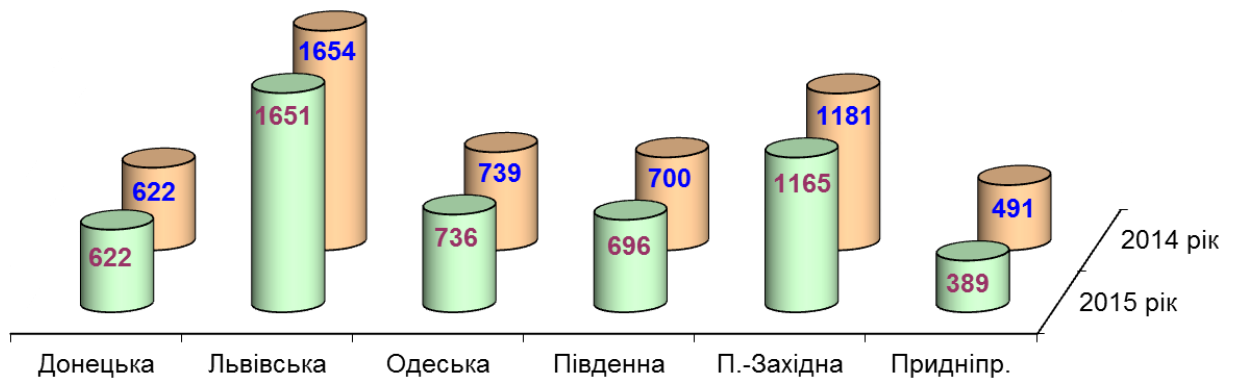


Рис. 5.3.3.4. Розподіл загальної кількості залізничних переїздів, які знаходяться в експлуатації станом на початок 2015 та 2014 років за залізницями

Типи облаштування залізничних переїздів

*поїздів на добу більше 100
 автотранспорту – більше 7000*



Фото. 5.3.3.1. Залізничний переїзд 1 категорії

*поїздів на добу до 100
 автотранспорту – від 3000 до 7000*



Фото. 5.3.3.2. Залізничний переїзд 2 категорії

*поїздів на добу від 17 до 100
 автотранспорту – від 1000 до 3000*



Фото. 5.3.3.3. Залізничний переїзд 3 категорії

Всі інші залізничні переїзди



Фото. 5.3.3.4. Залізничний переїзд 4 категорії

Види перетинів залізничних колій та автомобільних доріг в різних рівнях



Фото. 5.3.3.5. Залізничний шляхопровід



Фото. 5.3.3.6. Автодорожній шляхопровід

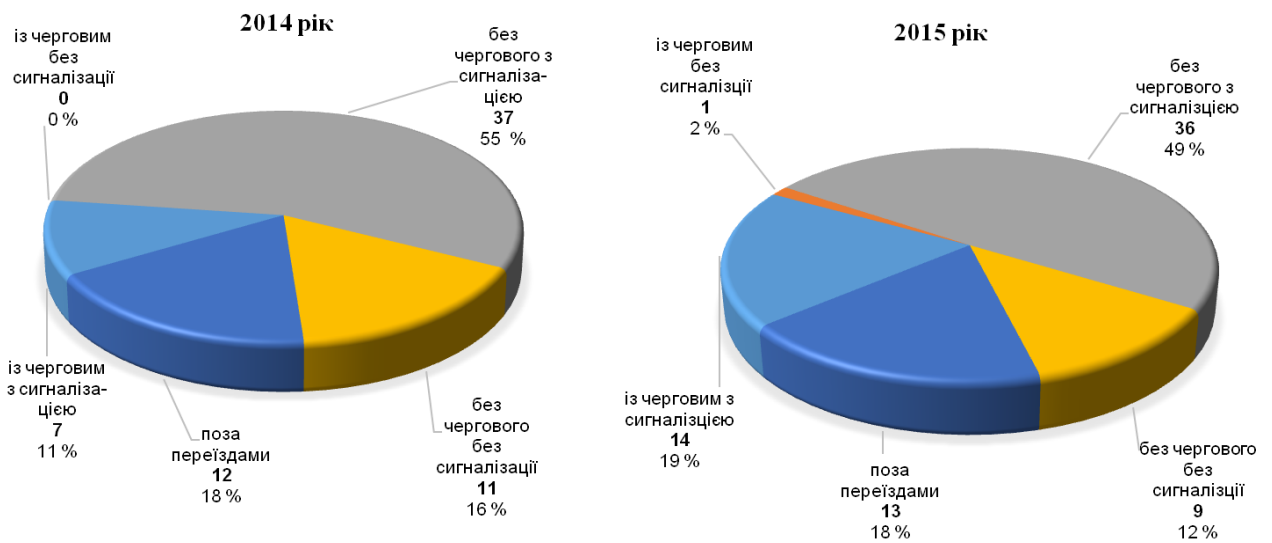


Рис. 5.3.3.5. Розподіл загальної кількості випадків ДТП, що сталися протягом 2015 року за типами залізничних переїздів, в порівнянні з 2014 роком

Найбільш тяжким за наслідками у 2015 році був випадок ДТП, що стався 26.04.2015 на переїзді без чергового працівника 277 км перегону Каховка - Заповітне Херсонської дирекції Одеської залізниці. Водій маршрутного автобусу виїхав на переїзд при заборонних показниках переїзної сигналізації, де автобус був збитий поїздом, що рухався зі швидкістю 35 км/год. Внаслідок зіткнення 1 особа загинула та 5 осіб було травмовано.

5.3. Залізничний транспорт



Фото. 5.3.3.7 – 5.3.3.9. ДТП, яке сталося 26.04.2015 на перегоні Каховка – Заповітне Одеської залізниці в Херсонській обл., на залізничному переїзді IV категорії без чергового працівника, обладнаному сигналізацією, за участю поїзда № 8852 та автобуса ПАЗ-672, внаслідок якого 1 особа загинула та 5 осіб травмовано.

Основною причиною ДТП стало грубе порушення та недотримання водієм автобуса ПАЗ-672 вимог Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10.10.2001 № 1306, в частині правил руху через залізничні переїзди



Фото. 5.3.3.10, 5.3.3.11. Південно-Західна залізниця, 05.07.2015 на переїзді без чергового працівника 1159 км перегону Сербинівці - Комарівці поїздом № 107 сполученням Одеса - Львів збито мотоцикл. Водій мотоцикла виїхав на переїзд перед поїздом при заборонних показниках звукової та світлофорної сигналізації. Внаслідок зіткнення дві особи загинули (водій та пасажир мотоцикла)

5.3. Залізничний транспорт



Фото. 5.3.3.12, 5.3.3.13. Львівська залізниця, 08.07.2015 на переїзді без чергового працівника 1571 км перегону Любанці - Конюхів під час слідування поїзда № 4204 (локомотив резервом) в другу колісну пару по ходу першої секцію електровоза в'їхав автомобіль Таврія. Водій автомобіля, очікуючи в колоні автомобілів перед переїздом та пропустивши непарний поїзд, не дочекався виключення переїзної сигналізації виїхав з колони в бік переїзду. Внаслідок зіткнення 2 особи загинули (пасажир автомобіля) та 1 особу травмовано (водій автомобіля)



Фото. 5.3.3.14. Придніпровська залізниця. 03.08.2015, на 77 км перегону Желізнякове – П'ятихатки, в районі посадочної платформи, поїздом № 3705 збито легковий автомобіль Форд Мондео, водій якого намагався перетнути залізничну колію поза переїздом. Внаслідок зіткнення 1 особа (водій автомобілю) загинула



Фото. 5.3.3.15 – 5.3.3.17. Південно-Західна залізниця, 15.08.2015 на переїзді без чергового працівника 52 км перегону Макошине – Мена поїздом № 4703 (резервний локомотив) збито трактор МТЗ-80 з причепом, тракторист якого виїхав на переїзд незважаючи на заборонні сигнали переїзної сигналізації та на сигнали поїзда. Внаслідок зіткнення 1 особа (тракторист) загинула, трактор розбито, пошкоджено паливний бак локомотива

5.3. Залізничний транспорт



Фото. 5.3.3.18, 5.3.3.19. Південно-Західна залізниця, 21.10.2015 на ст. Голендри поїзд № 41 «Дніпропетровськ – Трускавець» на пішохідному переході збив мотоцикл, водій якого з 3-ма пасажирами виїхав на пішохідний перехід перед поїздом. Внаслідок зіткнення 2 особи (пасажирки мотоцикла) загинули на місці ДТП, 1 особу (водія мотоцикла) травмовано



Фото. 5.3.3.20, 5.3.3.21. Південно-Західна залізниця, 24.11.2015 поїздом № 755 «Київ-Хмельницький» на переїзді без чергового працівника 52 км перегону Хмільник - Адампіль збито автомобіль КАМАЗ з причепом. Водій вантажного автомобіля виїхав на переїзд, ігноруючи вимоги дорожніх знаків, не впевнившись у відсутності наближення до переїзду поїзда. Внаслідок зіткнення 1 особа (водій вантажного автомобіля) загинула

З вини залізничників допущено 3 випадки ДТП на Донецькій залізниці, в одному з яких травмовано 3 особи. У 2014 році таких випадків не було.

Найбільший показник аварійності (кількість ДТП, що припадає на кожні 100 залізничних переїздів) за 2015 рік на Донецькій залізниці – 2,89, що перевищує середнє значення показника аварійності на залізницях України (1,39).

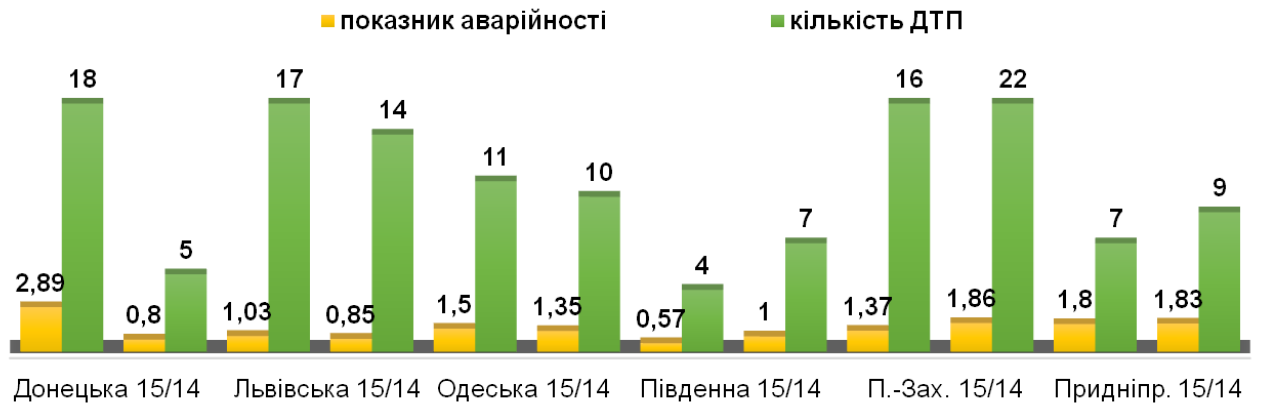


Рис. 5.3.3.6. Питомі показники аварійності - кількість ДТП на 100 переїздів за залізницями за 2015 рік





В підрозділі 5.4 «Автомобільний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки руху на автомобільному транспорті загального користування в Україні у 2015 році на основі проведеного аналізу ДТП, що сталися на комерційному ліцензованому автомобільному транспорті загального користування протягом 2015 року, та представлені інформаційно-аналітичні, презентаційні та інші довідкові матеріали про стан аварійності та безпеки руху на: автомобільному транспорті загального користування та відомчому автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури.

Під час підготовки підрозділу 5.4 «Автомобільний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державною службою України з безпеки на транспорті (Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті).



5.4.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

Згідно зі статистичними даними протягом 2015 року на автомобільних шляхах України сталося 2307 ДТП за участю автомобільного транспорту загального користування, в яких 171 особа загинула та 1754 особи отримали травми. При цьому, протягом 2014 року кількість ДТП становила 3689 ДТП, у яких 258 осіб загинули та 2149 отримали травми.

З них, вини водіїв автомобільного транспорту загального користування протягом 2015 року сталося 1185 ДТП, в яких 71 особа загинула та 784 особи отримали травми різного ступеня тяжкості.

Протягом 2014 року на автомобільних дорогах України з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування було допущено 1878 ДТП, в яких 60 осіб загинули та 887 осіб отримали травми.

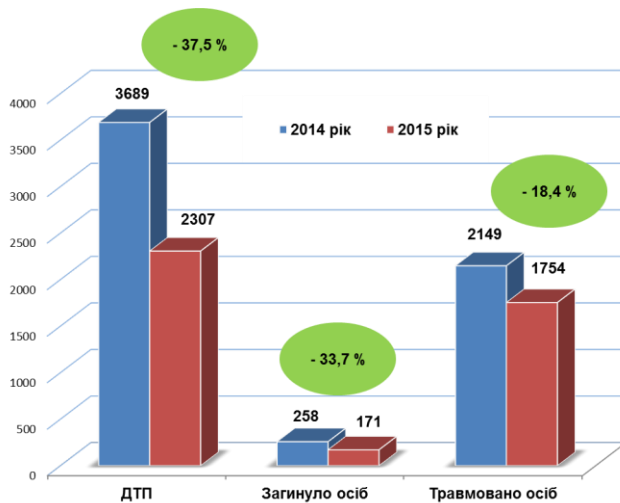


Рис. 5.4.1.1. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб за участю автомобільного транспорту загального користування у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

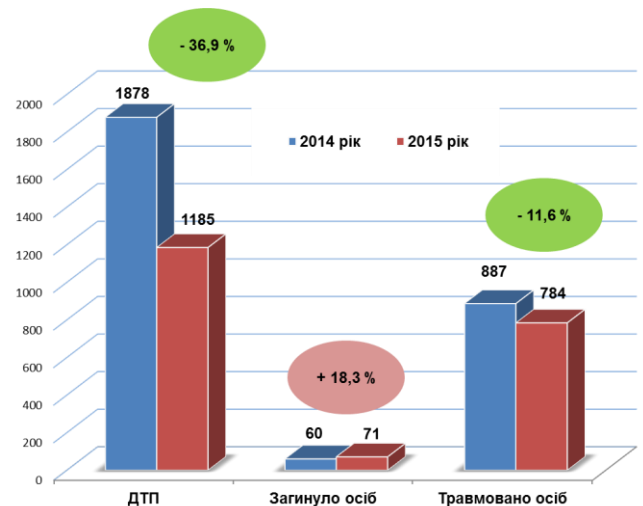


Рис. 5.4.1.2. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Зі всіх 1185 ДТП, які сталися протягом 2015 року з вини ліцензованого автомобільного транспорту, з вини водіїв автобусів сталося 1061 ДТП, що на 36,9 % менше від показників 2014 року (1878 ДТП), з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів сталося 69 ДТП, що на 59 ДТП більше від показників 2014 року (10 ДТП), з вини водіїв легкових автомобілів-таксі сталося 55 ДТП, що на 3,5 % менше від показників 2014 року (57 ДТП).

При цьому, спостерігається зростання тяжкості наслідків від ДТП. Так, з 71 особи, які загинули в результаті настання ДТП, 66 осіб загинули в

5.4. Автомобільний транспорт

результаті настання ДТП з вини водіїв автобусів, що на 13,8 % більше від показників 2014 року (58 осіб), 5 осіб загинули в результаті настання ДТП з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів, що на 4 особи більше від показників 2014 року (1 особа). Загиблих осіб з вини водіїв легкових автомобілів-таксі протягом 2015 року не було, тоді як у 2014 році з вини водіїв легкових автомобілів-таксі загинула 1 особа.

Зі всіх осіб, які були протягом 2015 року травмовані в результаті настання ДТП, 735 осіб, що на 14,6 % менше від показників 2014 року (861 особа) травмувалися в результаті вини водіїв автобусів, 15 осіб, що на 9 осіб більше від показників 2014 року (6 осіб) – в результаті вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів, 34 особи, що на 70 % менше від показників 2014 року (20 осіб) – в результаті вини водіїв легкових автомобілів-таксі.

Табл. 5.4.1.1. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності) | | (±) % чи одиниць до показників минулого року |
|---|--|-------------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| ДТП | 1878 | 1185 | - 36,9 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 1811 | 1061 | - 41,4 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів | 10 | 69 | + 59 |
| у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів-таксі | 57 | 55 | - 3,5 % |
| Загинуло осіб | 60 | 71 | + 18,3 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 58 | 66 | + 13,8 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів | 1 | 5 | + 4 |
| у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів-таксі | 1 | 0 | - 1 |
| Травмовано осіб | 887 | 784 | - 11,6 % |
| у тому числі з вини водіїв автобусів | 861 | 735 | - 14,6 % |
| у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів | 6 | 15 | + 9 |
| у тому числі з вини водіїв легкових автомобілів-таксі | 20 | 34 | + 70,0 % |

Серед резонансних ДТП із тяжкими наслідками з вини водіїв транспортних засобів автомобільного транспорту загального користування можна виокремити наступні:

11.01.2015 у м. Києві, водій автобуса Мерседес-Бенц-903.6 (належить ПП «Сталкер», Київська обл.), здійснюючи перевезення 18 пасажирів за регулярним міжміським маршрутом Немішаєво-Київ, не впорався з керуванням та допустив зіткнення з легковим автомобілем Хюндаї-Санта-Фе. Внаслідок ДТП 1 особа загинула та 17 осіб травмовано;

04.02.2015 на 13 км автодороги Р-185 Белгород – Короча – Олексіївка – Россошь поблизу с. Радянське Олексіївського району Белгородської області в Російській Федерації, водій автобуса Мерседес-Бенц-312 (перевізник ФОП Смогунов Д.М., м. Луганськ), здійснюючи перевезення 14 пасажирів за нерегулярним міжнародним маршрутом «м. Олексіївка (Російська Федерація) – м. Луганськ», не впорався з керуванням, виїхав на смугу зустрічного руху, де допустив зіткнення з вантажним автомобілем КамАЗ. Внаслідок ДТП 11 осіб загинули та 4 особи травмовано;

26.04.2015 на 4 км + 500 м автодороги Каховка-Коробки-Червоне, залізничному переїзді 77 км перегону Каховка - Завітне, водій автобуса ПАЗ-672 (перевізник ТОВ «Каховське АТП-16506», Херсонська обл.), не дотримався вимог безпеки при здійсненні руху через залізничний переїзд та допустив зіткнення з тепловозом ЧМЕЗ № 5548. Внаслідок ДТП 1 особа загинула та 5 осіб травмовано;

02.05.2015 у Кіровоградській обл. на 34 км автодороги М-13 Кіровоград - Платонове, водій автобуса МАН 9.150 (перевізник – ТОВ «Круїз-Авто», Черкаська обл.), здійснюючи перевезення 30 пасажирів, не впорався з керуванням, виїхав на зустрічну смугу та допустив наїзд на залізобетонне огороження та впав з мосту. Внаслідок ДТП 3 особи загинули та 11 осіб травмовано;

19.05.2016 на автодорозі М-12 Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка поблизу с. Нові Обиходи, водій автобуса Mercedes-Benz O303 (перевізник – ТДВ «Денисівка», Чернівецька обл.), здійснюючи перевезення 37 пасажирів за регулярним міжобласним маршрутом «Чернівці - Севастополь», не впорався з керуванням, внаслідок чого автобус з'їхав у кювет та перекинувся декілька разів. Внаслідок ДТП 3 особи загинули та 19 осіб травмовано;

28.05.2015 у м. Кривому Розі, водій автобуса Mercedes-Benz 312 D, (перевізник – ПАТ «Північтранс», Дніпропетровська обл.), здійснюючи перевезення 16 пасажирів за міським маршрутом, не впорався з керуванням, виїхав за межі проїзної частини та допустив наїзд на перешкоду (дерево). Внаслідок ДТП 1 особа загинула та 7 осіб травмовано;

23.07.2015 на автодорозі № 17 Люблін – Варшава поблизу с. Гужно-Колонія Республіки Польща, водій автобуса Vova Magio (перевізник – ФОП Романишин О.В., Івано-Франківська обл.), здійснюючи перевезення 49 пасажирів за міжнародним маршрутом «Івано-Франківськ – Варшава», виїхав на зустрічну смугу дорожнього руху та з'їхав у канаву. Після цього автобус врізався в дерево. Внаслідок ДТП 5 осіб загинуло та 22 особи травмовано;

20.10.2015 у Кременчуцькому р-ні Полтавської обл., водій вантажного автомобіля DAF XF105.460 (перевізник – ТОВ «Транс сервіс 1», Львівська

обл.), здійснюючи рух з причепом-самоскидом «PR BODEX PC 2442» без вантажу, виїхав на смугу зустрічного руху та допустив зіткнення з легковим автомобілем ВАЗ 21083. Внаслідок ДТП 3 особи загинуло та 1 особу травмовано;

30.11.2015 у Воронежській обл. Російської Федерації, водій автобуса Yutong ZK6129H (перевізник – ТОВ «Фаетон», Донецька обл.), здійснюючи перевезення пасажирів за нерегулярним міжнародним маршрутом Донецьк - Москва, не впорався з керуванням та допустив з'їзд автобуса в кювет і перекидання. Внаслідок ДТП 4 особи загинуло та 12 осіб травмовано;

15.12.2015 у Вінницькій обл., водій автобуса БАЗ А079.24 (перевізник – ФОП Олексієва О.М., Вінницька обл.), здійснюючи перевезення 15 пасажирів за міжміським маршрутом Вінниця - Козятин, не дотримався безпечної дистанції та допустив зіткнення з причепом трактора Т-150. Внаслідок ДТП 2 особи загинуло та 7 осіб травмовано.



Фото. 5.4.1.1, 5.4.1.2. ДТП, яке сталося 11.01.2015 у м. Києві з автобусом Мерседес-Бенц-903.6, внаслідок якого 1 особа загинула та 17 осіб травмовано



Фото. 5.4.1.3, 5.4.1.4. ДТП, яке сталося на 4 км + 500 м автодороги Каховка-Коробки-Червоне на залізничному переїзді 77 км перегону Каховка – Завітне за участю автобуса ПАЗ-672 та поїзда № 8852, внаслідок якого 1 особа загинула та 5 осіб травмовано



Фото. 5.4.1.5, 5.4.1.6. ДТП, яке сталося 02.05.2015 на 34 км автодороги М-13 Кіровоград – Платонове у Кіровоградській обл. з автобусом МАН 9.150, внаслідок якого 3 особи загинули та 11 осіб травмовано



Фото. 5.4.1.7, 5.4.1.8. ДТП, яке сталося 19.05.2016 на автодорозі М-12 Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка поблизу с. Нові Обиходи з автобусом Mercedes-Benz О303, внаслідок якого 3 особи загинули та 19 осіб травмовано



Фото. 5.4.1.9, 5.4.1.10. ДТП, яке сталося 28.05.2015 у м. Кривому Розі з автобусом Mercedes-Benz 312 D, внаслідок якого 1 особа загинула та 7 осіб травмовано

Аналіз ДТП за основним причинам їх скоєння, їх учасниками, маршрутами руху транспортних засобів, часом та порою доби, коли сталися ДТП, їх видами та наслідкам показав наступне.

Причини настання ДТП

Аналіз ДТП щодо основних причин їх настання засвідчив, що:
578 ДТП (49 %) сталися в результаті порушення правил маневрування;
263 ДТП (22 %) сталися внаслідок порушення водіями правил проїзду перехресть;
180 ДТП (15 %) сталися при перевищенні швидкості руху;
151 ДТП (13 %) сталися при виїзді ліцензованого автомобільного транспорту на смугу зустрічного руху;
9 ДТП (1 %) сталися через несправність ліцензованого транспортного засобу;
1 ДТП (0,1 %) сталося через керування ліцензованим автомобільним транспортом водієм у нетверезому стані;
3 ДТП (0,3 %) сталися через порушення водієм автобуса правил проїзду залізничних переїздів.

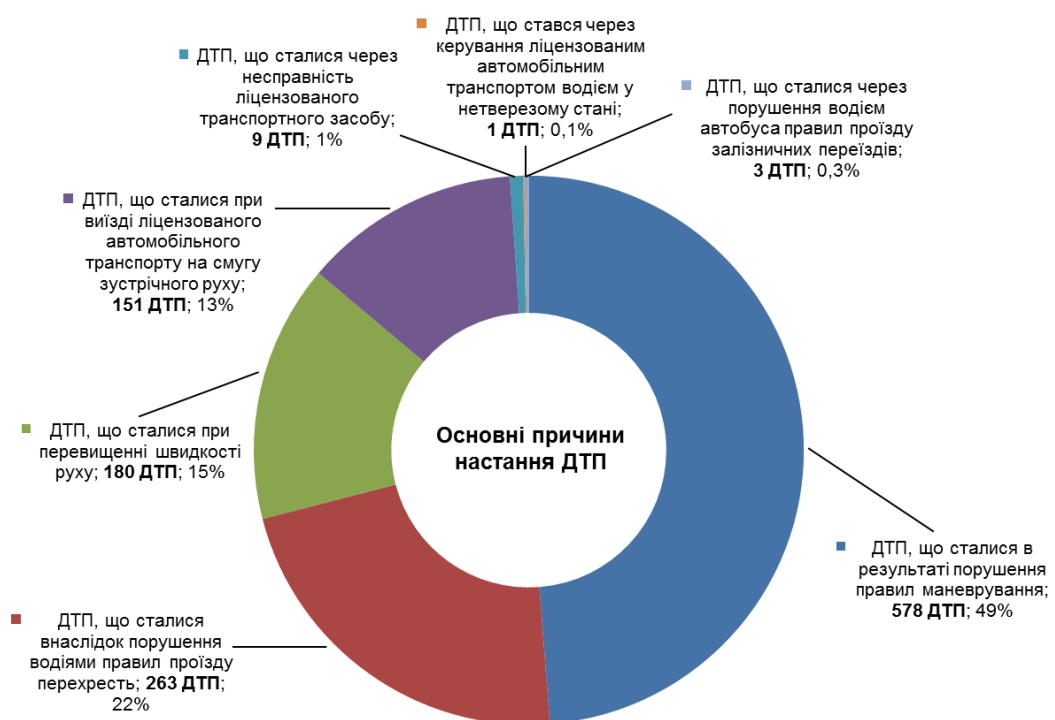


Рис. 5.4.1.3. Розподіл ДТП за причинами їх настання

Учасники ДТП

Аналіз ДТП щодо основних їх учасників засвідчив, що:

- в 306 ДТП (26 %) відбулися зіткнення автобуса і легкового автомобіля;
- в 487 ДТП (41 %) відбулися наїзди на пішоходів, веломототранспорт, гужовий транспорт, а також зіткненнями з сільськогосподарською технікою;
- в 202 ДТП (17 %) відбулися зіткнення двох автобусів;
- в 53 ДТП (4 %) зафіксовані зіткнення автобуса та вантажного автомобіля;
- в 13 ДТП (1 %) зафіксовані зіткнення автобуса і легкового автомобіля-таксі;
- в 55 ДТП (5 %) відбулися зіткнення легкового автомобіля-таксі з іншими транспортними засобами;
- в 69 ДТП (6 %) відбулися зіткнення вантажного автомобіля (небезпечний вантаж) з іншими транспортними засобами.

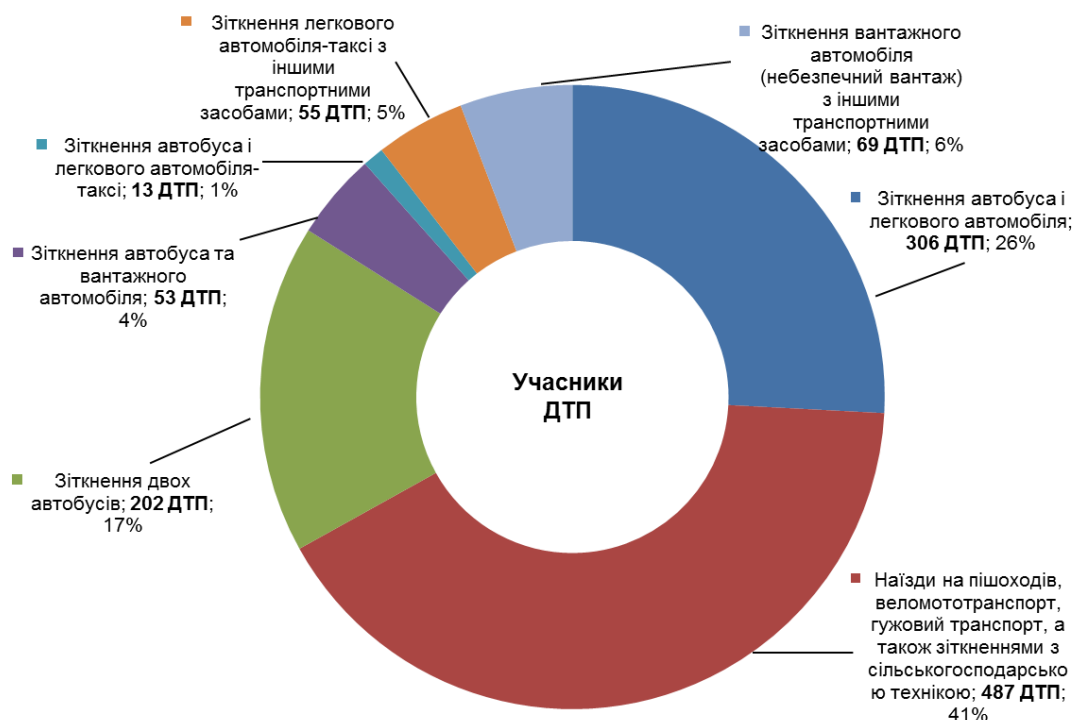


Рис. 5.4.1.4. Розподіл ДТП за учасниками

Маршрути руху автомобільного транспорту загального користування, на яких сталися ДТП

Аналіз ДТП, які сталися на маршрутах руху автомобільного транспорту загального користування свідчить, що більшість всіх ДТП сталися на міських маршрутах, де було зафіксовано 826 ДТП (70 %);

217 ДТП (18 %) ДТП сталися на внутрішньообласних маршрутах;

134 ДТП (11 %) ДТП допустили водії, які здійснювали перевезення на міжобласних маршрутах.

У міжнародному сполученні протягом 2015 року сталося 8 ДТП (1 %).

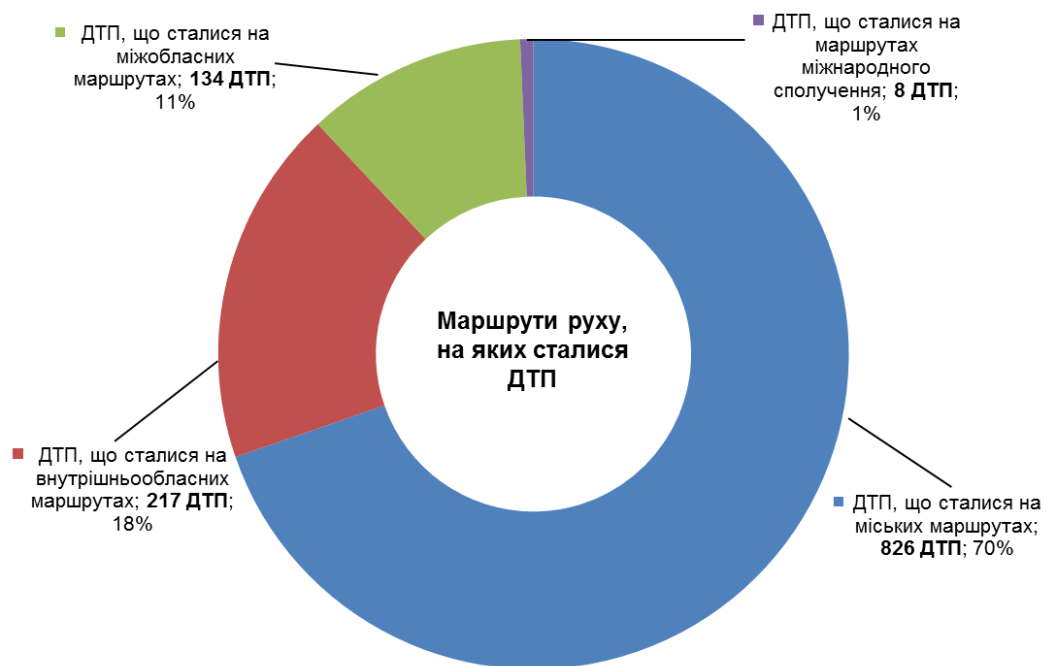


Рис. 5.4.1.5. Розподіл ДТП за маршрутами руху транспортних засобів

Автомобільні перевізники, водії яких допустили ДТП

Аналіз аварійності проведений за кількістю транспортних засобів, які використовують у своїй господарській діяльності автомобільні перевізники і кількістю допущених їхніми водіями ДТП показав, що:

465 ДТП (39 %) допустили водії автомобільних перевізників, які використовують у своїй господарській діяльності 50 і більше транспортних засобів;

296 ДТП (25 %) сталися з вини водіїв автоперевізників, які використовують у своїй господарській діяльності від 10 до 50 транспортних засобів;

424 ДТП (36 %) сталися з вини водіїв транспортних засобів автомобільних перевізників у яких зареєстровано до 10 транспортних засобів.

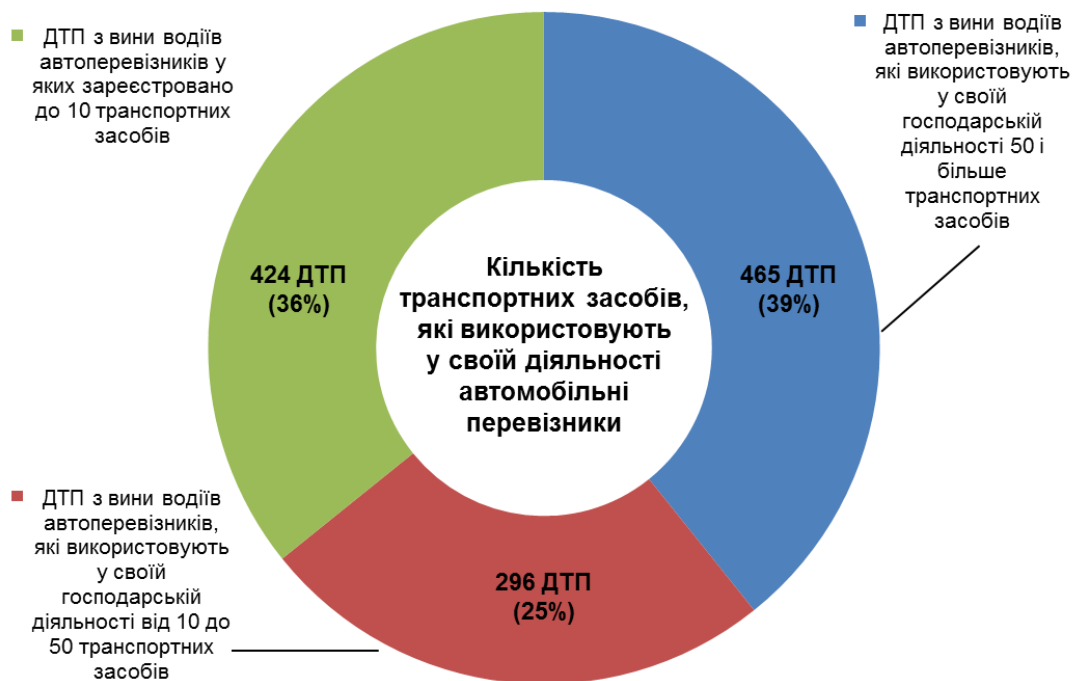


Рис. 5.4.1.6. Розподіл ДТП за кількістю транспортних засобів, які використовують у своїй господарській діяльності автомобільні перевізники

Види ДТП

Аналіз аварійності за видами ДТП засвідчив, що найбільша кількість ДТП – 332 випадки (28 %) становлять бокові зіткнення в результаті недотримання безпечного інтервалу руху;

у 194 ДТП (17 %) зафіксовані попутні зіткнення транспортних засобів;

у 134 ДТП (11 %) зафіксовано зіткнення з автотранспортним засобом, який раптово зупинився;

в 151 ДТП (13 %) зафіксовані зустрічні зіткнення;

132 ДТП (11 %) сталися в результаті наїзду на транспортний засіб, який не рухався;

63 ДТП (5 %) сталися в результаті наїзду на огорожі, бордюри, дерева та інші нерухомі предмети;

96 ДТП (8 %) становлять наїзди транспортними засобами або його частинами на пішоходів;

в 32 ДТП (3 %) зафіксований наїзд на велосипедотранспорт;

22 ДТП (2 %) сталися в результаті перекидання автотранспортних засобів;

24 ДТП (2 %) сталися в результаті наїзду на тварин, інше.

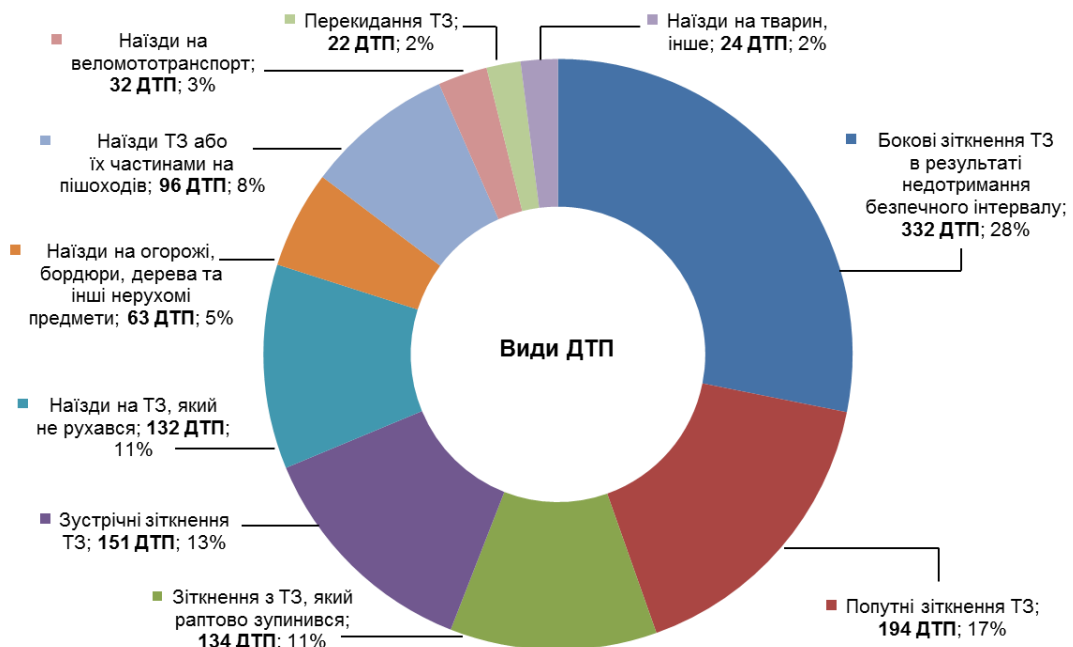


Рис. 5.4.1.7. Розподіл ДТП за видами

Наслідки ДТП

За результатами проведеного аналізу було встановлено, що 797 ДТП (67 %) складають ДТП без постраждалих осіб, при яких лише відбувається механічне пошкодження транспортних засобів;

в 320 ДТП (27 %) було травмовано від 1 до 5 осіб;

в 66 ДТП (6 %) загинуло від 1 до 5 осіб або травмовано 5 і більше осіб;

в 1 ДТП (0,1 %) загинуло більше 5 осіб;

в 1 ДТП (або 0,1 %) загинуло більше 10 осіб;

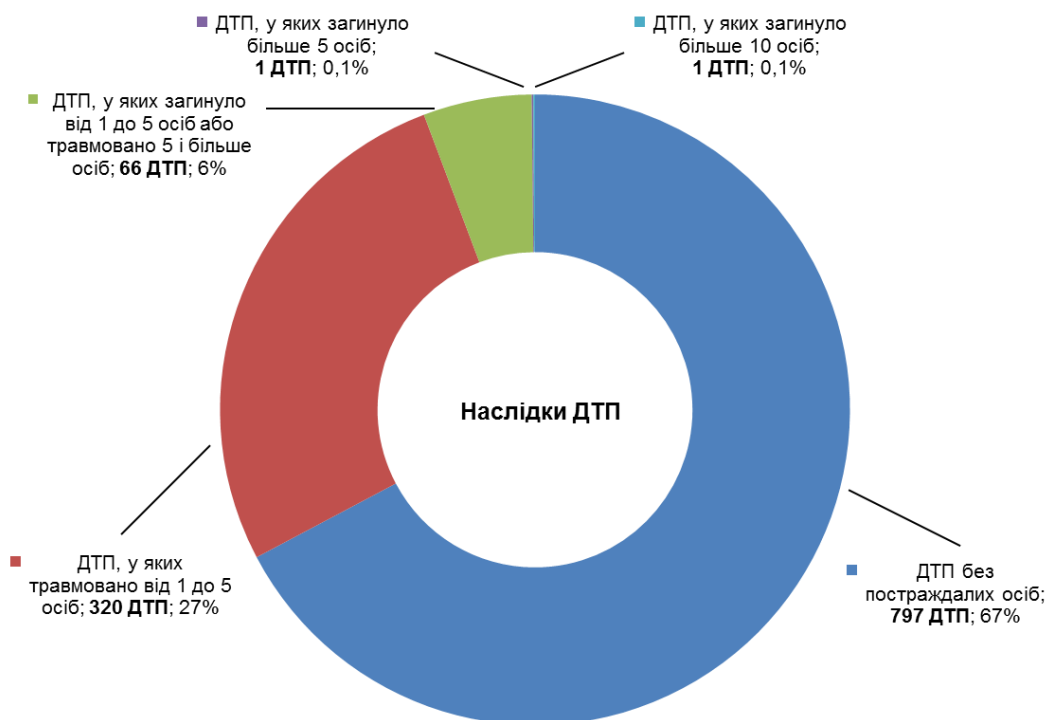


Рис. 5.4.1.8. Розподіл ДТП за наслідками

Час та пора доби, коли сталися ДТП

Залежно від часу та пори доби, найбільша кількість ДТП сталася з 17 год. до 22 год., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 446 ДТП (37 %);

ДТП, які настали з 06 год. до 10 год. та з 10 год. до 17 год., складають відповідно 213 та 388 випадків (18 % та 33 %, відповідно);

138 випадків ДТП (12 %) зафіксовано в нічний час з 22 год. вечора до 06 год. ранку.

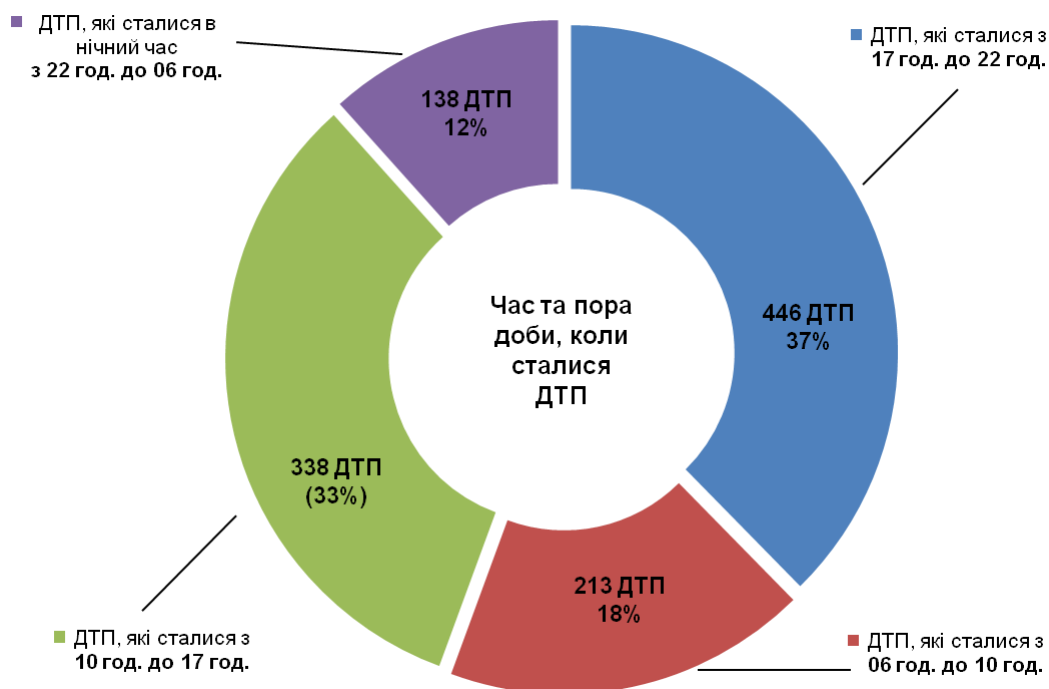


Рис. 5.4.1.9. Розподіл ДТП за часом та порою доби, коли сталися ДТП

Вік водіїв, які скоїли ДТП

Аналіз аварійності, проведений за віком водіїв, які скоїли ДТП, засвідчив що найбільшу кількість ДТП допускають водії віком від 35 до 50 років. Ними допущено 531 ДТП або 45 % від числа усіх ДТП;

Водії віком від 21 до 35 років допустили 384 дорожньо-транспортних пригод, що складає 32 % від загальної кількості;

Водії старшого віку, а саме ті яким виповнилось 50 і більше років допустили ДТП у 253 випадках ДТП, що становить 21 %;

Водії віком до 21 року допустили 17 ДТП, що складає 2 % від загальної кількості.

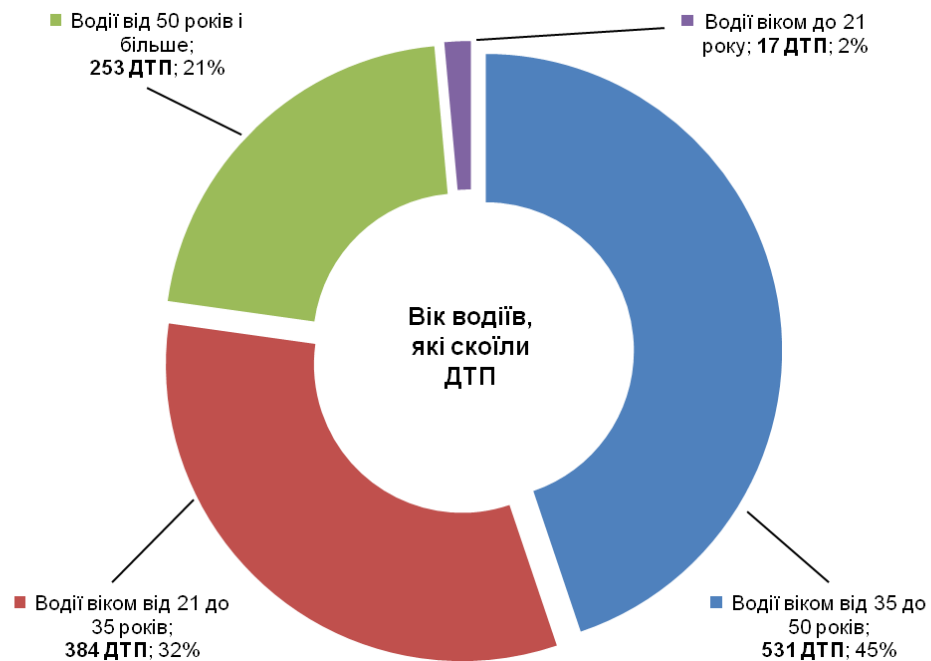


Рис. 5.4.1.10. Розподіл ДТП за віком водіїв, які скоїли ДТП

Час перебування за кермом водіїв, які скоїли ДТП

Аналіз ДТП за часом перебування водіїв за кермом транспортних засобів засвідчив, що водії, які перебували за кермом транспортного засобу від 6 до 12 годин, з усіма передбаченими відпочинками допустили настання ДТП у 287 випадках, що становить 25 %.

Водії, які працювали від 2 до 6 годин безперервно, допустили настання ДТП у 224 випадках або 19 %.

Водії, які працювали від 2 до 6 годин, з усіма передбаченими відпочинками, допустили настання ДТП у 336 випадках, що становить 29 %.

Водії, які безперервно працювали до 2-х годин, допустили настання ДТП у 293 випадках, що становить 25 % від загальної кількості.

Водії, які працювали від 6 до 12 годин безперервно, допустили настання ДТП у 18 випадках або 1 %.

Водії, які працювали більше 12 годин безперервно, допустили настання ДТП у 7 випадках або 1 %.

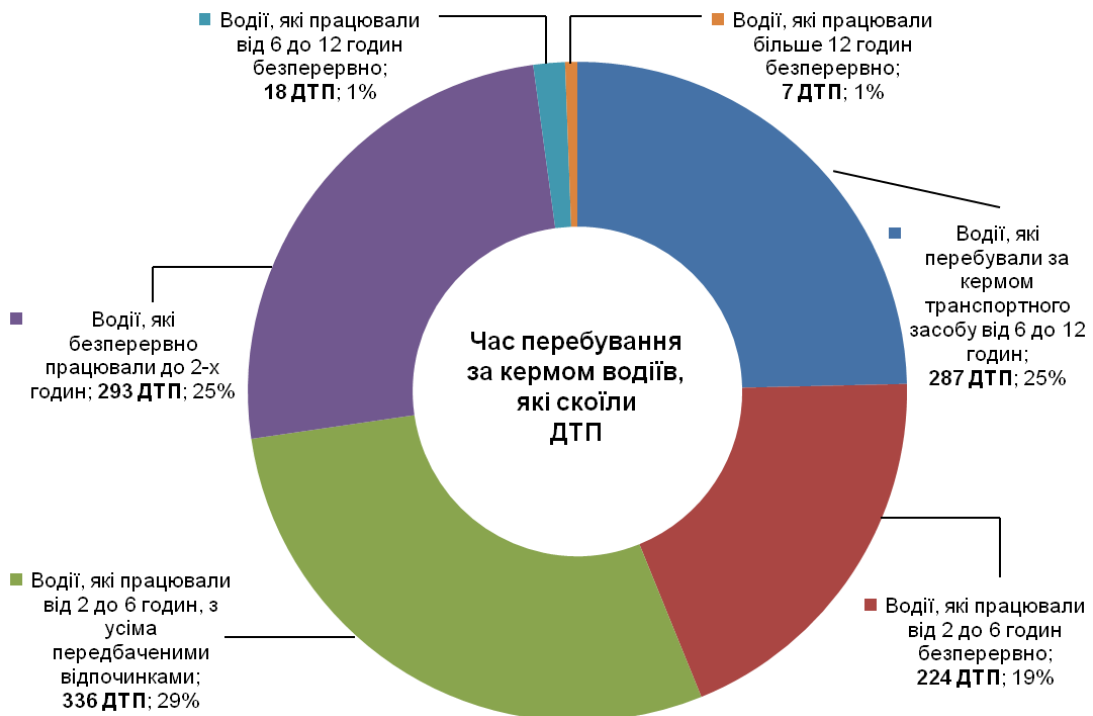


Рис. 5.4.1.11. Розподіл ДТП за часом перебування за кермом водіїв, які скоїли ДТП

Розподіл ДТП, а також загиблих та травмованих у них осіб, за територіальною ознакою

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що: у 2015 році найбільшу різницю у кількості ДТП, допущених з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту загального користування у порівнянні з 2014 роком зафіксовано в м. Києві (- 71 %), Львівській (- 49 %), Донецькій (- 46 %) та Черкаській (- 64 %) областях.

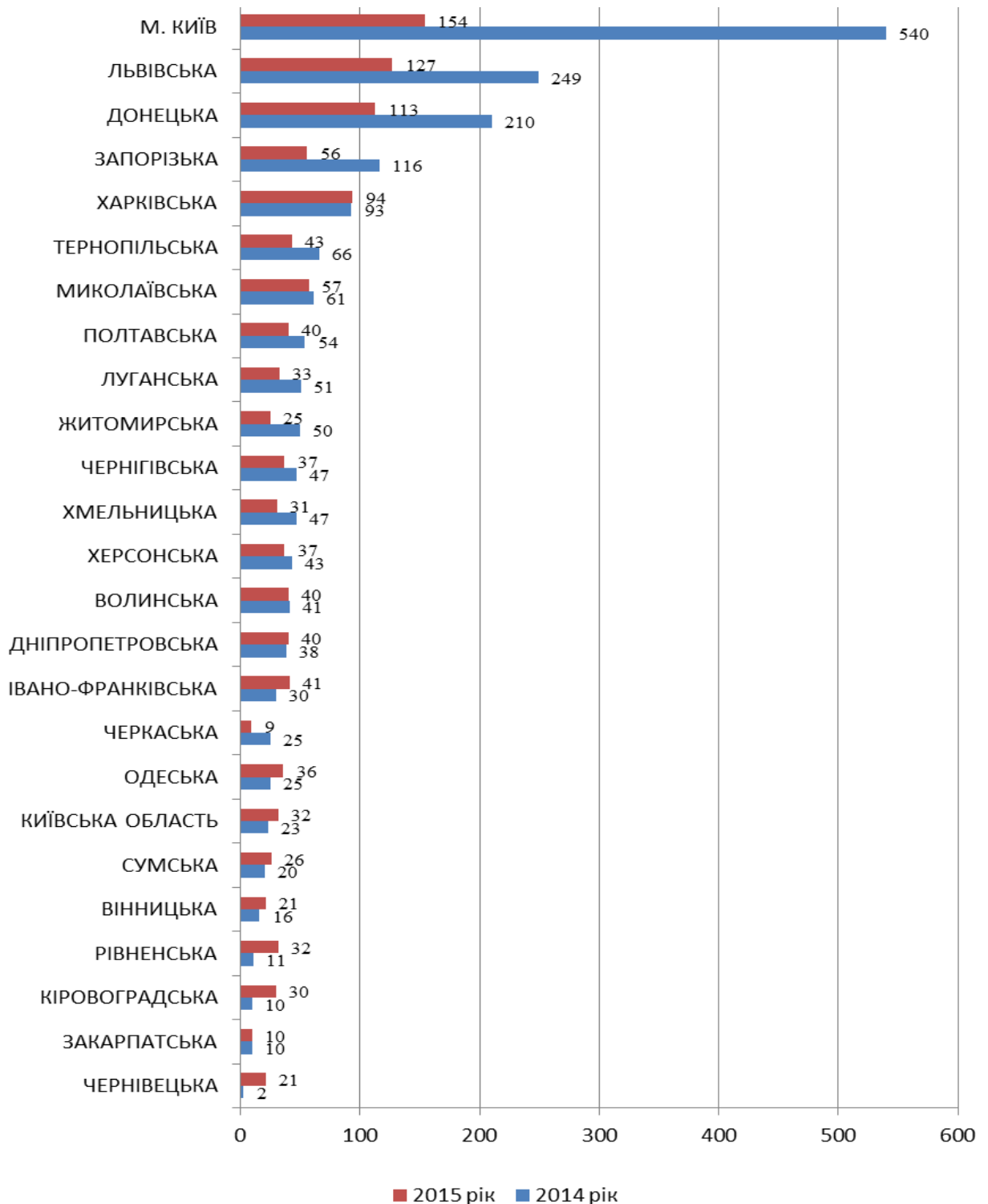


Рис. 5.4.1.12. Розподіл ДТП, які сталися протягом 2015 року (в порівнянні з 2014 роком) з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту, за регіонами України

5.4. Автомобільний транспорт

Аналіз аварійності стосовно загиблих осіб у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2015 році найбільша кількість загиблих у ДТП осіб допущено з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування в Луганській (12 осіб), Івано-Франківській (7 осіб), Донецькій (6 осіб) та Львівській (6 осіб) областях.

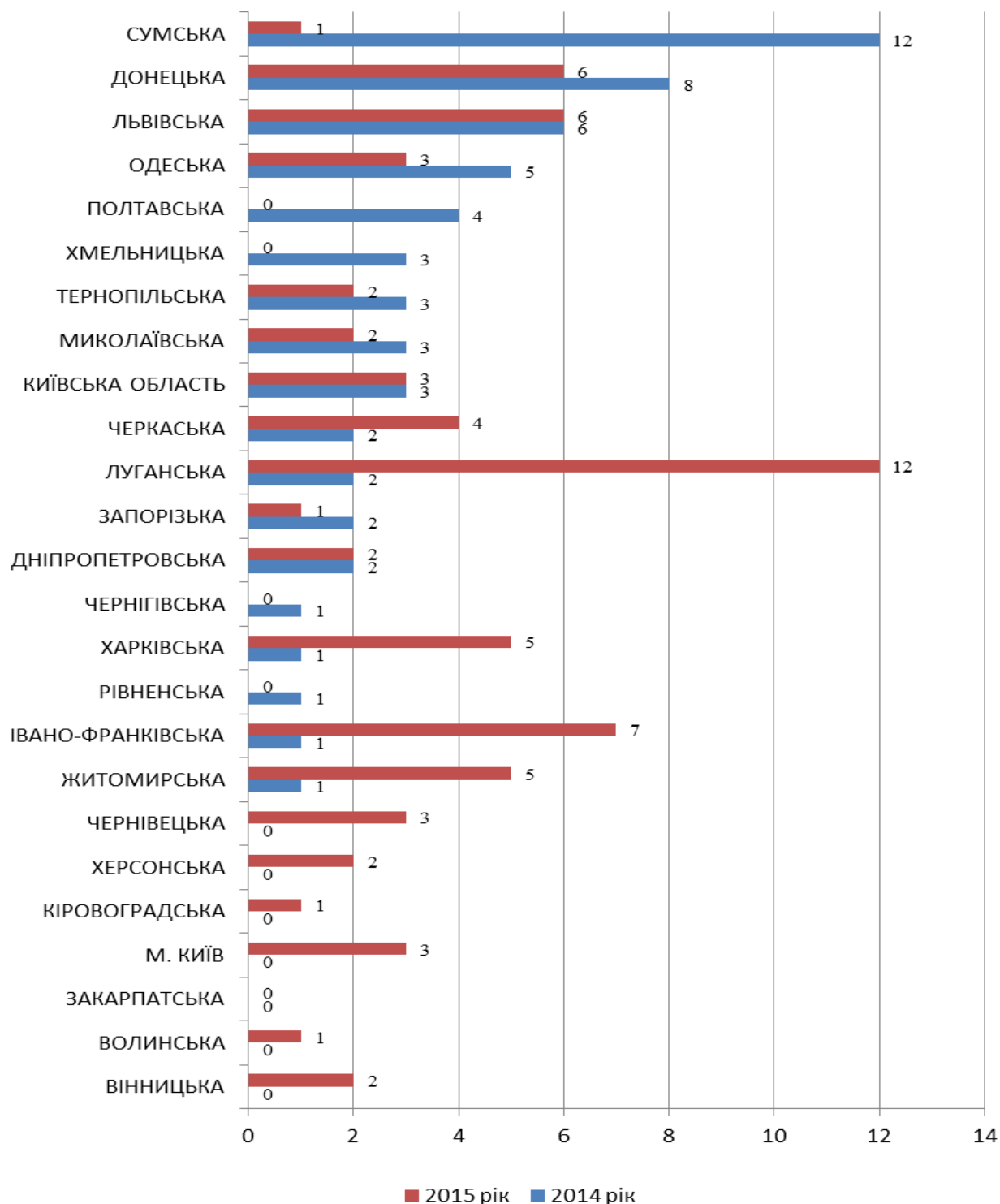


Рис. 5.4.1.13. Розподіл осіб, які загинули в результаті ДТП, які сталися протягом 2015 року (в порівнянні з 2014 роком) з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту, за регіонами України

5.4. Автомобільний транспорт

Аналіз, проведений відносно осіб, що були травмовані у ДТП за територіальною ознакою, засвідчив, що у 2015 році найбільшу кількість травмованих у ДТП осіб допущено з вини водіїв автомобільного транспорту загального користування у Запорізькій (81 особа), Донецькій (75 осіб), Київській (74 особи), Дніпропетровській (49 осіб) та Одеській (45 осіб) областях.

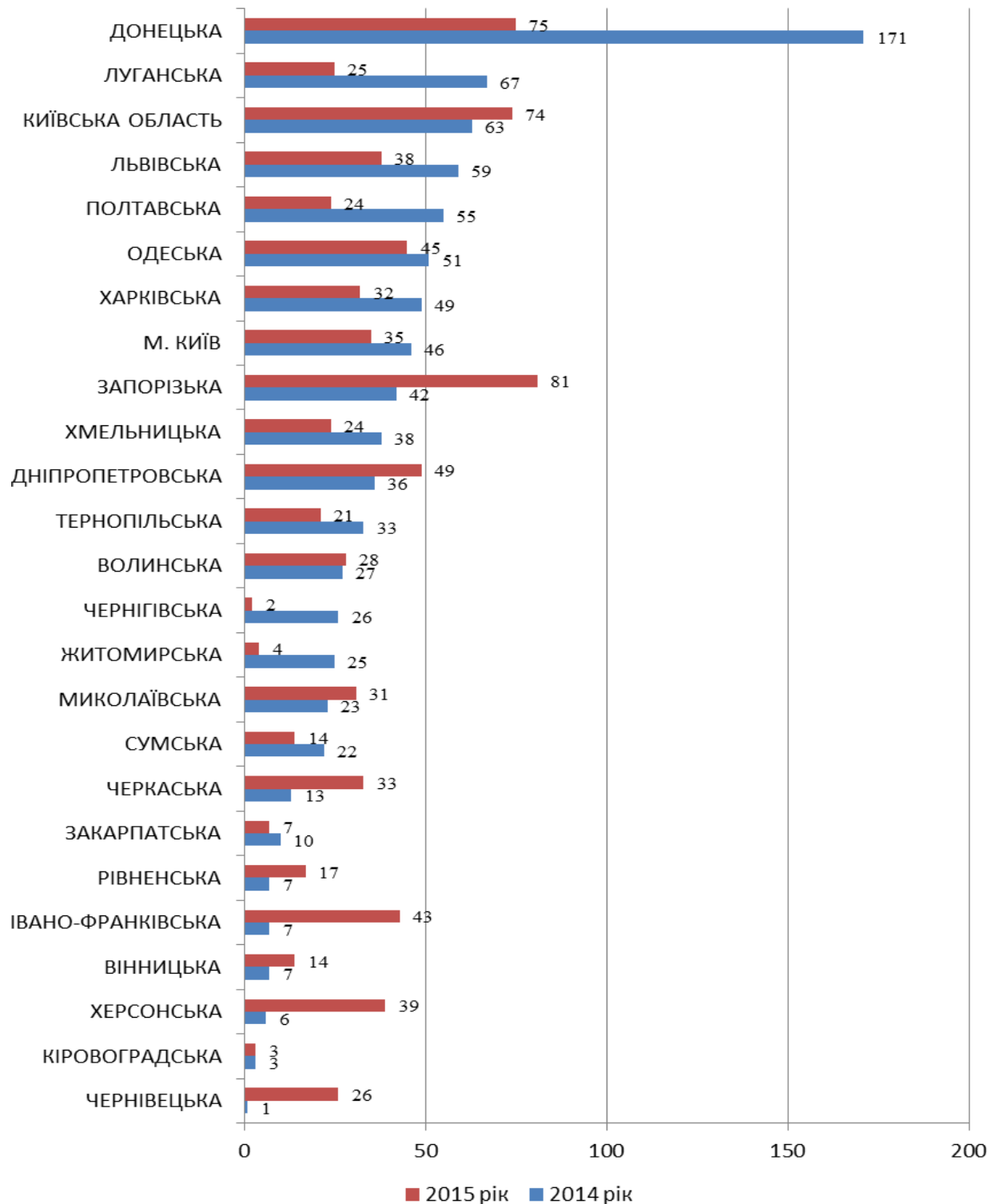


Рис. 5.4.1.14. Розподіл осіб, які були травмовані в результаті ДТП, які сталися протягом 2015 року (в порівнянні з 2014 роком) з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту, за регіонами України

5.4.2. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА ВІДОМЧОМУ АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

За участю відомчого автомобільного транспорту підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, у 2015 році сталося 122 ДТП, що на 1,6 % менше у порівнянні з показниками 2014 роком (124 ДТП). В цих ДТП загинули 3 особи (у 2014 році – 9 осіб) та було травмовано 26 осіб (у 2014 році – 53 особи).

З вини водіїв відомчого автомобільного транспорту протягом 2015 року допущено 48 ДТП, що на 23,1 % більше в порівнянні з 2014 роком (39 ДТП). В цих ДТП загинула 1 особа (у 2014 році – також 1 особа) та було травмовано 3 особи (в 2014 році – 8 осіб).

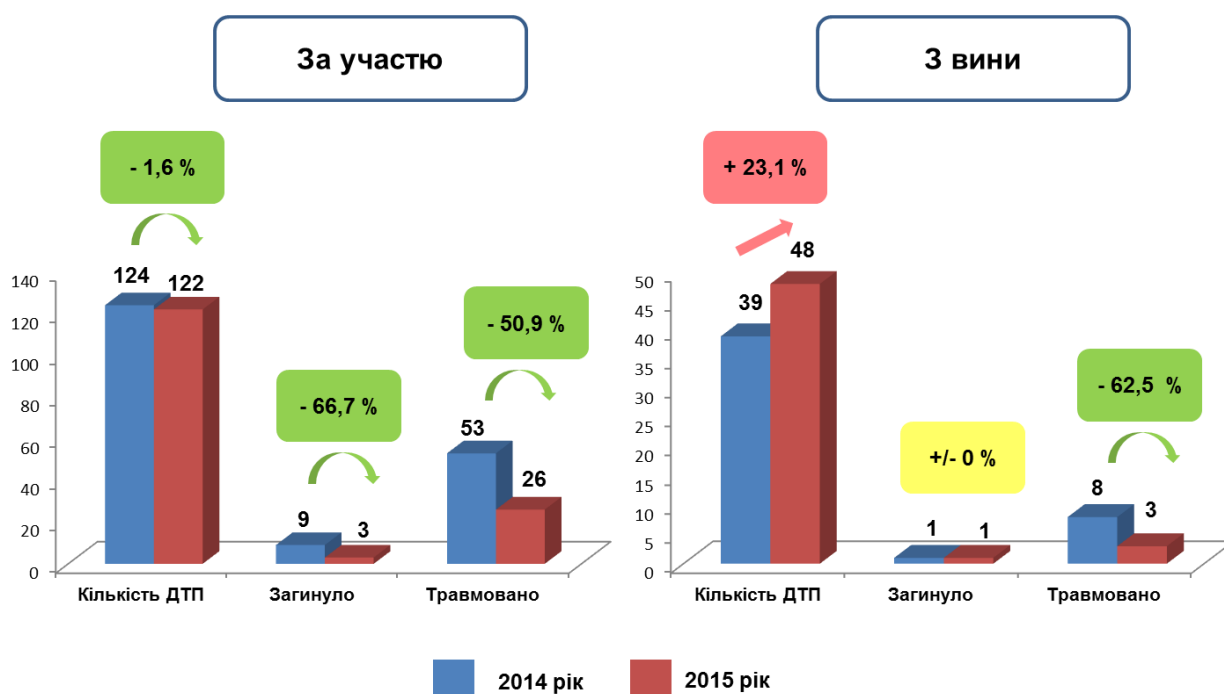


Рис. 5.4.2.1. Стан аварійності на відомчому автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 5.4.2.1. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб на автомобільному транспорті підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури

| Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності) | | (+/-) % чи одиниць до показників минулого року |
|--|--|----------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі водного транспорту | 15/4 | 15/6 | - /+ 2 |
| Загинуло | -/- | -/- | -/- |
| Травмовано | 1/- | 2/- | + 1/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі залізничного транспорту | 39/9 | 36/12 | - 3/+ 3 |
| Загинуло | 2/1 | 1/1 | - 1/- |
| Травмовано | 18/4 | 6/- | - 12/- 4 |

5.4. Автомобільний транспорт

Закінчення табл. 5.4.2.1

| | | | |
|--|---------------|---------------|--------------------------|
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі поштового зв'язку | 33/12 | 36/18 | + 3/+ 6 |
| Загинуло | 2/- | -/- | - 2/- |
| Травмовано | 15/4 | 7/3 | - 8/- 1 |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі дорожнього господарства | 24/7 | 20/4 | - 4/- 3 |
| Загинуло | 5/- | 2/- | - 3/- |
| Травмовано | 19/- | 11/- | - 8/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі авіаційного транспорту | 13/7 | 14/8 | + 1/+ 1 |
| Загинуло | -/- | -/- | - /- |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |
| Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі автомобільного транспорту | -/- | 1/- | + 1/- |
| Загинуло | -/- | -/- | -/- |
| Травмовано | -/- | -/- | -/- |
| ВСЬОГО: кількість ДТП | 124/39 | 122/48 | - 1,6%/+ 23,1 % |
| Загинуло | 9/1 | 3/1 | - 66,7 %/- |
| Травмовано | 53/8 | 26/3 | - 50,9 %/- 62,5 % |

Примітка до Табл. 5.4.2.1.: в чисельнику – всього; в знаменнику – в тому числі з вини водіїв транспортних засобів підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури

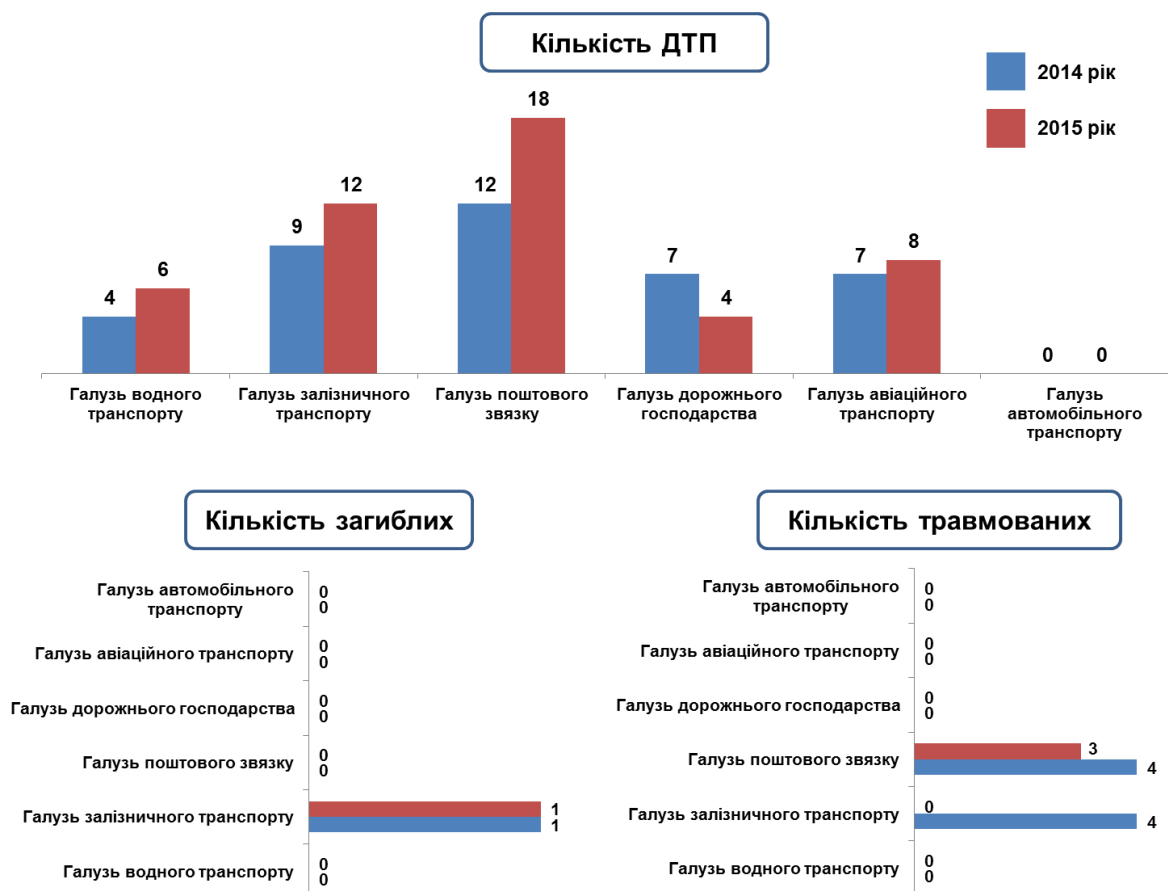


Рис. 5.4.2.2. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв транспортних засобів відомчого автомобільного транспорту підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком за галузями

ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі залізничного транспорту.

На автомобільних дорогах загального користування за участю транспортних засобів підрозділів Укрзалізниці протягом 2015 року сталося 36 випадків ДТП, в яких 1 особа загинула і 6 осіб було травмовано.

В порівнянні з показниками 2014 року кількість ДТП зменшилася на 1 випадок, кількість загиблих зменшилась на 1 особу, а кількість травмованих зменшилась на 12 осіб.

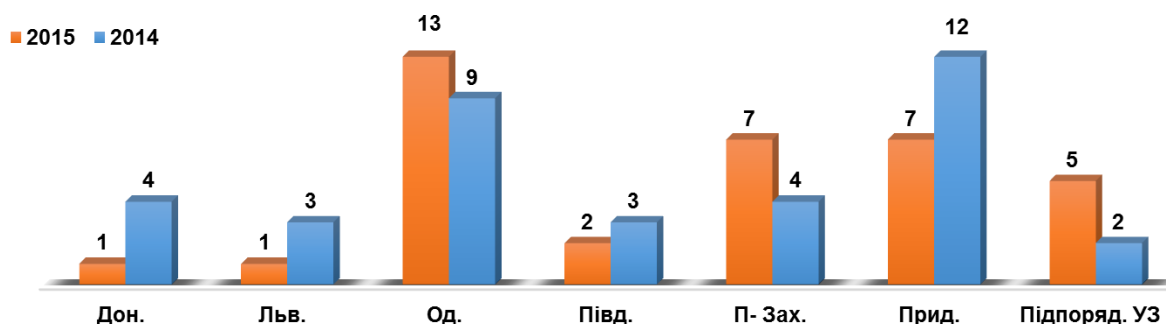


Рис. 5.4.2.3. Випадки ДТП за участю водіїв транспортних засобів підрозділів Укрзалізниці у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 5.4.2.2. Розподіл випадків ДТП за участі підрозділів Укрзалізниці за транспортними засобами у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Тип транспортного засобу | 2015 рік | 2014 рік |
|--------------------------|----------|----------|
| Автобуси, мікроавтобуси | 4 | 8 |
| Легкові автомобілі | 12 | 10 |
| Вантажні автомобілі | 20 | 16 |
| Трактори | 0 | 3 |

З вини водіїв підрозділів Укрзалізниці допущено 12 випадків ДТП, в яких 1 особа загинула. У порівнянні з 2014 роком кількість ДТП збільшилася на 2 випадки, кількість загиблих залишилася на тому ж рівні, а кількість травмованих зменшилася на 9 осіб.

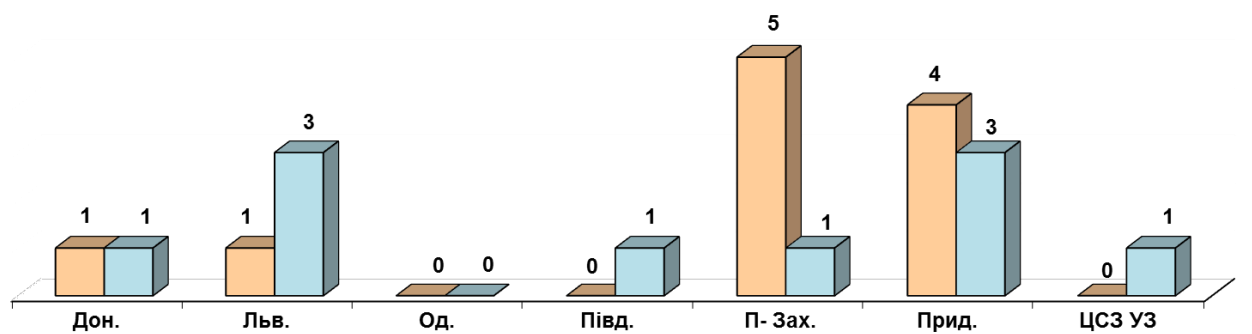


Рис. 5.4.2.4. Випадки ДТП з вини водіїв транспортних засобів підрозділів Укрзалізниці у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

2015 рік
 2014 рік

ДТП в 2015 році сталися з вини водіїв Донецької, Львівської, Південно-Західної і Придніпровської залізниць. Найбільше випадків допущено водіями Південно-Західної (5 ДТП) і Придніпровської (4 ДТП) залізниць.

Табл. 5.4.2.3. Розподіл випадків ДТП з вини водіїв підрозділів Укрзалізниці за транспортними засобами у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Тип транспортного засобу | 2015 рік | 2014 рік |
|--------------------------|----------|----------|
| Автобуси, мікроавтобуси | 0 | 1 |
| Легкові автомобілі | 3 | 1 |
| Вантажні автомобілі | 9 | 8 |

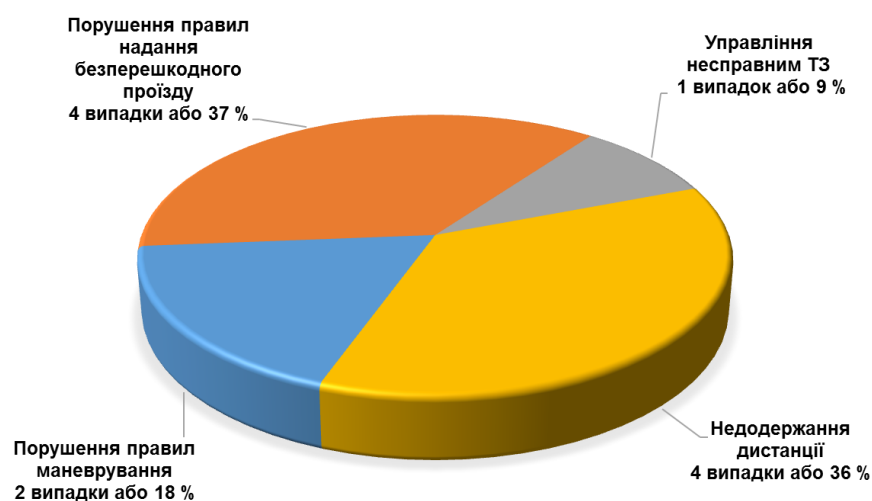


Рис. 5.4.2.4. Причини, за яких було допущено випадки ДТП у 2015 році

У 2015 році за участю транспортних засобів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», загальна кількість яких становить 236 одиниць, випадків ДТП не було, тоді як протягом 2014 року сталося 1 ДТП (з вини водія легкового автомобіля ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»), без постраждалих.

ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі водного транспорту

У 2015 році за участю автомобільних транспортних засобів ДП «Морський торговельний порт «Южний» сталося 5 ДТП (4 – з автобусами та 1 з легковим автомобілем), без постраждалих, тоді як у 2014 році таких ДТП було 2 (1 – з автобусом та 1 – з легковим автомобілем), без постраждалих.

При цьому серед всіх цих ДТП, 3 ДТП, у яких постраждалих немає сталися з вини працівників ДП «Морський торговельний порт «Южний», тоді як у 2014 році з вини працівників підприємства сталося лише 1 ДТП (також без постраждалих).

За участю транспортних засобів ДП «Адміністрація морських портів України» протягом 2015 року всього сталося 4 ДТП з легковими автомобілями, у яких постраждалих не було, тоді як у 2014 році таких ДТП було 6 (також без постраждалих).

При цьому з цих ДТП, 1 (без постраждалих) сталося з вини працівника ДП «Адміністрація морських портів України» (у 2014 році також 1 ДТП без постраждалих).

За участю транспортних засобів ДП «Бердянський морський торговельний порт» у 2015 році сталося 2 ДТП, у яких 2 особи було травмовано, тоді як у 2014 році сталося 1 ДТП з 1 травмованим.

При цьому з вини водіїв транспортних засобів ДП «Бердянський морський торговельний порт» у 2015 році ДТП не було (у 2014 році – 1 ДТП без постраждалих).

За участю транспортних засобів ДП «Маріупольський морський торговельний порт» протягом 2015 року допущено 2 ДТП без постраждалих (у 2014 році таких ДТП не було).

При цьому з вини водіїв транспортних засобів ДП «Маріупольський морський торговельний порт» у 2015 році, так як і у 2014 році, не було.

За участю легкових транспортних засобів ДП «Іллічівський морський торговельний порт» у 2015 році допущено 2 ДТП без постраждалих. Така сама кількість ДТП з легковими автомобілями була допущена також і в 2014 році, і також без постраждалих.

Водночас, у 2015 році мали місце 2 ДТП без постраждалих з вини водіїв легкових транспортних засобів ДП «Іллічівський морський торговельний порт», тоді як у 2014 році таких ДТП не було.

ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі поштового зв'язку

У 2015 році за участю транспортних засобів УДППЗ «Укрпошта», загальна кількість яких становить 3687 одиниць, сталося 36 ДТП, у яких було травмовано 7 осіб, тоді як у 2014 році сталося 33 ДТП (збільшення у 2015 році на 3 ДТП), у яких загинули 2 особи та було травмовано 15 осіб (зменшення у 2015 році на 8 осіб).

Табл. 5.4.2.4. Динаміка ДТП на автомобільному транспорті УДППЗ «Укрпошта» їх наслідків у 2014 та 2015 роках

| Звітний період | Кількість ДТП | Кількість травмованих | Кількість загиблих | Кількість ДТП на 1 одиницю транспортних засобів | Кількість транспортних засобів |
|----------------|---------------|-----------------------|--------------------|---|--------------------------------|
| 2015 рік | 36 | 7 | 0 | 0,97 | 3687 |
| 2014 рік | 33 | 15 | 2 | 0,78 | 4188 |

5.4. Автомобільний транспорт

Табл. 5.4.2.5. Порівняльна таблиця ДТП на автомобільному транспорті УДППЗ «Укрпошта» у 2014 та 2015 роках за видами

| Види ДТП | 2015 рік | | 2014 рік | |
|---|---------------|-------------|---------------|-------------|
| | Кількість ДТП | Питома вага | Кількість ДТП | Питома вага |
| Зіткнення транспортних засобів | 32 | 88,8 | 25 | 75,8 |
| Наїзд транспортних засобів на транспорт що стоїть | 1 | 2,75 | 7 | 21,2 |
| Наїзд транспортних засобів на пішоходів | 2 | 5,55 | 1 | 3,0 |
| Перикидання транспортних засобів | 1 | 2,77 | 0 | 0 |

У 2015 році, в порівнянні з 2014 роком у січні, лютому, травні та серпні спостерігається зменшення кількості ДТП.

Табл. 5.4.2.6. Розподіл ДТП на автомобільному транспорті УДППЗ «Укрпошта» у 2014 та 2015 роках за місяцями

| Місяці року | Кількість ДТП | | | Загинуло осіб | | Травмовано осіб | |
|---------------|---------------|-----------|-------------------------------|---------------|----------|-----------------|-----------|
| | 2015 рік | 2014 рік | +/- 2015 рік до 2014 року в % | 2015 рік | 2014 рік | 2015 рік | 2014 рік |
| Січень | 1 | 6 | - 83 % | 0 | 0 | 1 | 5 |
| Лютий | 1 | 3 | - 67 % | 0 | 0 | 0 | 4 |
| Березень | 4 | 0 | + 4 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Квітень | 3 | 1 | + 34 % | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Травень | 1 | 2 | - 50 % | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Червень | 2 | 2 | - | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Липень | 2 | 1 | + 50 % | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Серпень | 3 | 5 | - 40 % | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Вересень | 4 | 1 | + 75 % | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Жовтень | 7 | 4 | + 57 % | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Листопад | 4 | 3 | + 25 % | 0 | 0 | 1 | 2 |
| Грудень | 4 | 4 | - | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Всього | 36 | 33 | + 8 % | 0 | 2 | 7 | 15 |

У 2015 році найбільша кількість ДТП за місяцями їх скоєння спостерігається в обласних центрах в столиці та сільській місцевості.

Табл. 5.4.2.6. Розподіл ДТП на автомобільному транспорті УДППЗ «Укрпошта» у 2014 та 2015 роках за місцями їх скоєння

| № з/п | Статус населеного пункту | Кількість ДТП | |
|-------|--------------------------|---------------|----------|
| | | 2015 рік | 2014 рік |
| 1 | Обласні центри | 16 | 20 |
| 2 | Столиця | 9 | 5 |
| 3 | Автодороги | 6 | 6 |
| 4 | Сільська місцевість | 5 | 2 |

З вини водіїв транспортних засобів УДППЗ «Укрпошта» у 2015 році сталося 18 ДТП (1 – з легковим автомобілем та 17 – з вантажними відомчими автомобілями), у яких було травмовано 3 особи, тоді як у 2014 році з вини водіїв сталося 13 ДТП, у яких також 3 осіб було травмовано.

Найбільш розповсюдженими причинами ДТП з вини водіїв відомчого автотранспорту є порушення ними наступних пунктів Правил дорожнього руху:

ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі дорожнього господарства

У 2015 році за участю транспортних засобів Укравтодору, загальна кількість яких становить 12527 одиниць, сталося 20 ДТП, у яких загинули 2 особи та було травмовано 11 осіб (в 2014 році – 24 ДТП (зменшення у 2015 році на 4 ДТП), у яких загинули 5 осіб (зменшення у 2015 році на 3 особи) та травмовано 9 осіб (збільшення у 2015 році на 2 особи).

З вини водіїв відомчих транспортних засобів Укравтодору у 2015 році сталося 4 ДТП (1 – з легковим автомобілем, 2 – з вантажними автомобілями, 1 – з іншими транспортними засобами), у яких постраждалих не було.

При цьому, у 2014 році з вини водіїв відомчих транспортних засобів Укравтодору сталося 7 ДТП (3 – з легковими автомобілями, 2 – з вантажними автомобілями та 2 – з іншими транспортними засобами), у яких також постраждалих не було.

ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі авіаційного транспорту

У 2015 році за участю транспортних засобів ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», загальна кількість яких становить 452 одиниці, сталося 10 ДТП без постраждалих, в 2014 році – 8 ДТП без постраждалих (збільшення у 2015 році на 2 ДТП).

З вини водіїв транспортних засобів ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2015 році сталося 5 ДТП (1 ДТП з автобусом, 2 – з легковими автомобілями, по 1 – з вантажним автомобілем та іншим транспортним засобом) без постраждалих. При цьому у 2014 році також було 5 ДТП (1 ДТП з автобусом, 2 – з легковими автомобілями, по 1 – з вантажним автомобілем та іншим транспортним засобом) без постраждалих.

У 2015 році за участю транспортних засобів ДП «Украерорух», загальна кількість яких становить 450 одиниць, сталося 4 ДТП, у яких постраждалих осіб немає, в 2014 році – 5 ДТП (зменшення у 2015 році на 1 ДТП), у яких також постраждалих не було.

З вини водіїв транспортних засобів ДП «Украерорух» у 2015 році сталося 3 ДТП без постраждалих, тоді як у 2014 році було 2 ДТП без постраждалих.

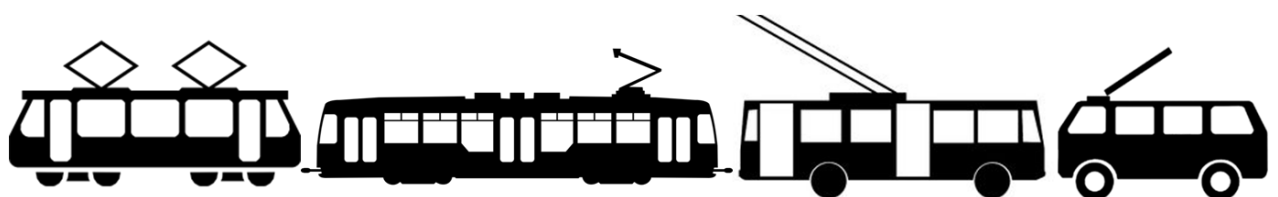
ДТП на автомобільному транспорті підприємств галузі автомобільного транспорту

Протягом 2015 року допущено лише 1 ДТП з відомчим автомобільним транспортним засобом ДП «ДержавтотрансНДІпроект», у якому постраждалих не було. При цьому, протягом 2014 року на автомобільному транспорті підприємств галузі автомобільного транспорту взагалі не було допущено жодного ДТП.



В підрозділі 5.5 «Міський електричний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки руху на міському електричному транспорті в Україні у 2015 році на основі проведеного аналізу ДТП, що сталися при експлуатації трамвайних вагонів і тролейбусів протягом 2015 року, та представлені інформаційно-аналітичні, презентаційні та інші довідкові матеріали про стан аварійності та безпеки руху на міському електричному транспорті.

Під час підготовки підрозділу 5.5 «Міський електричний транспорт» розділу 5 «Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2015 рік» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державною службою України з безпеки на транспорті (Державною інспекцією України з безпеки на наземному транспорті).



5.5.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ НА МІСЬКОМУ ЕЛЕКТРИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Згідно зі статистичними даними протягом 2015 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту сталося 405 ДТП, в яких 11 осіб загинули та 212 отримали травми.

У 2014 році на цьому виді транспорті сталося 670 ДТП за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту, в яких 27 осіб загинули та 245 отримали травми.

Тобто порівнюючи абсолютні показники аварійності на міському електричному транспорті видно, що у 2015 році кількість ДТП за участю транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту зменшилась на 39,6 % в порівнянні з 2014 роком (405 ДТП проти 670 ДТП), кількість загиблих осіб зменшилася на 59,3 % (11 осіб проти 27 осіб), а кількість травмованих осіб зменшилася на 13,5 % (212 осіб проти 245 осіб).

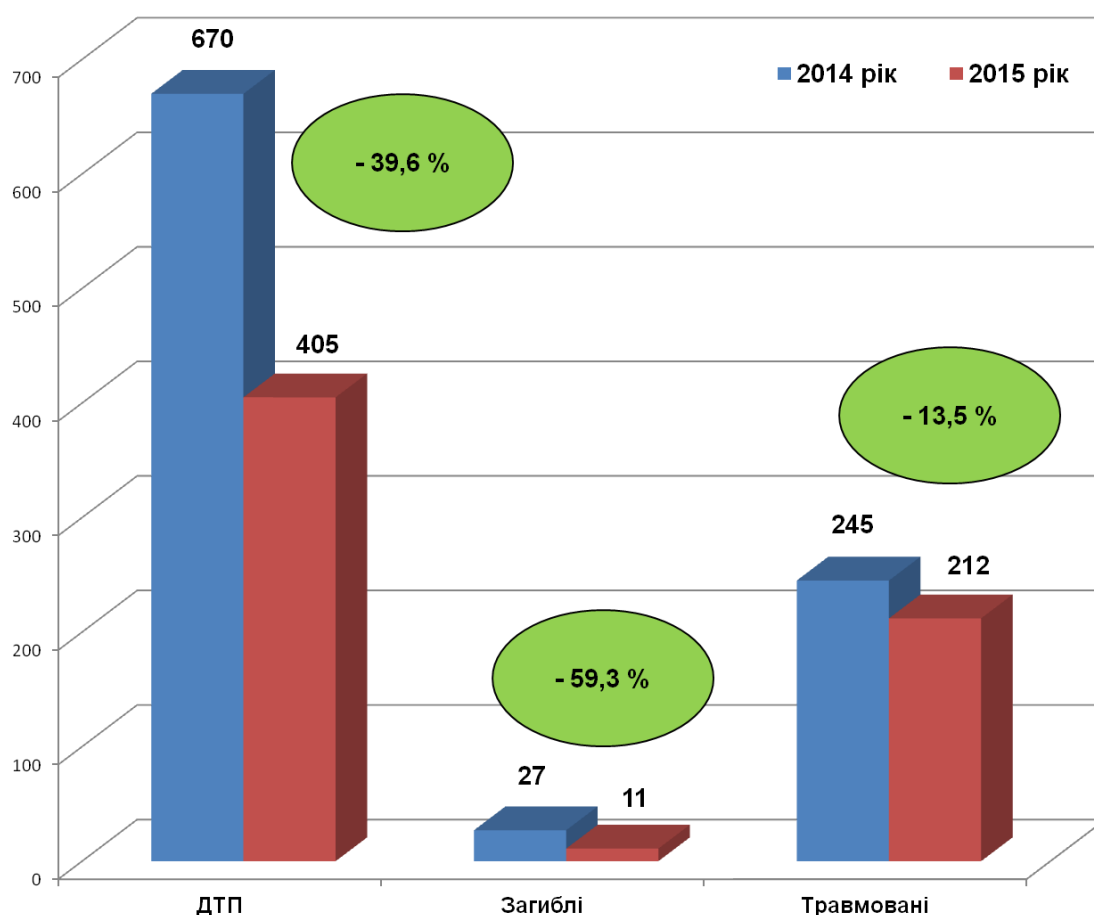


Рис. 5.5.1.1. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб за участю транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

При цьому, у 2015 році з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту сталося 289 ДТП, в яких 3 особи загинули та 85 отримали травми, тоді як у 2014 році з вини таких водіїв сталося 267 ДТП, в яких 9 осіб загинули та 93 отримали травми.

Отже, порівнюючи ці показники аварійності, можна сказати, що хоча протягом 2015 року з вини водіїв рухомого складу транспортних засобів міського електричного транспорту сталося на 8,2 % більше ДТП (289 ДТП проти 267 ДТП), кількість загиблих осіб в результаті цих ДТП зменшилася на 66,7 % (з 9 осіб до 3), а кількість травмованих зменшилася на 8,6 % (з 93 осіб до 85 осіб).

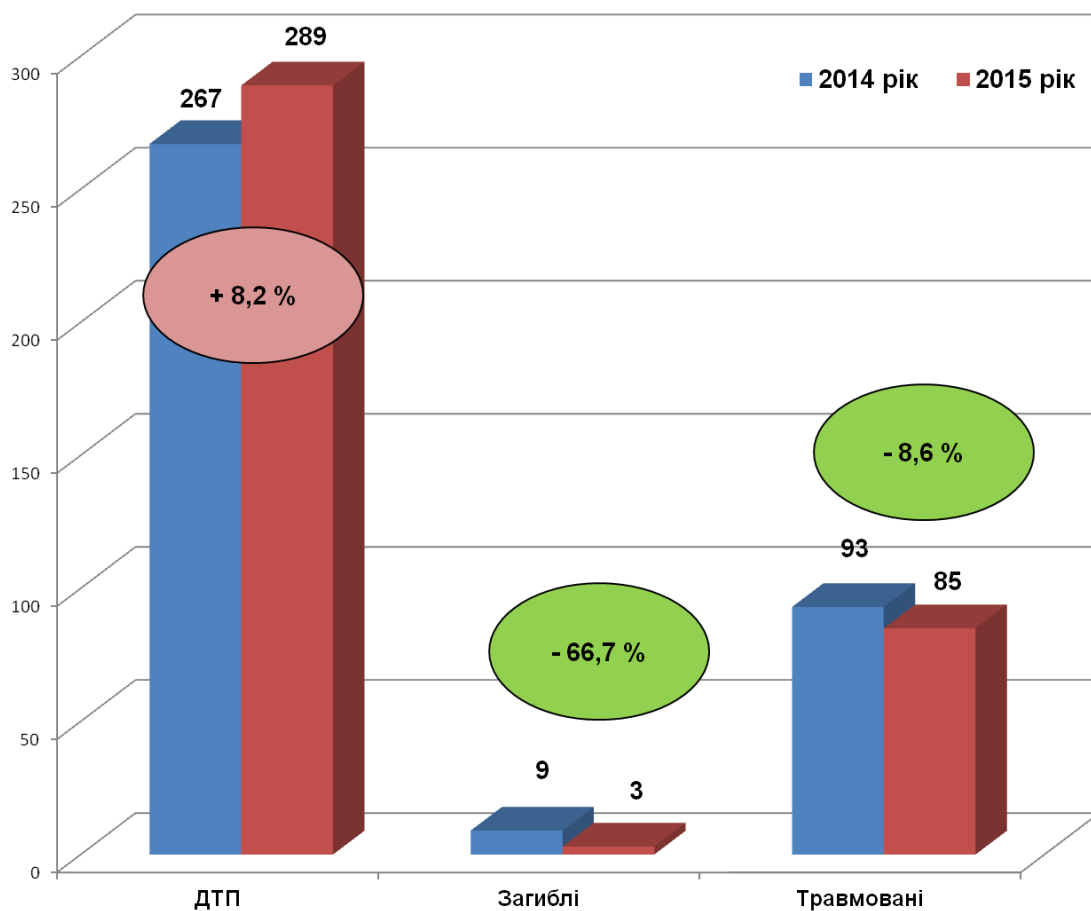


Рис. 5.5.1.2. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв транспортних засобів підприємств міського електричного транспорту у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Якщо розподілити всі транспортні засоби міського електричного транспорту за видами, то з вини водіїв тролейбусів у 2015 році допущено 220 ДТП, що на 3,8 % більше від кількості ДТП, допущених водіями тролейбусів у 2014 році (212 ДТП). У цих ДТП загинули 2 особи проти 8 осіб, які загинули у 2014 році, що на 75,0 % менше та отримали травми 39 осіб проти 51 особи у 2014 році, що менше на 23,5 %.

5.5. Міський електричний транспорт

При цьому, з вини водіїв трамвайних вагонів у 2015 році допущено 69 ДТП, що на 25,5 % більше від кількості ДТП, допущених водіями трамвайних вагонів у 2014 році (55 ДТП). У цих ДТП загинула 1 особа (як і у 2014 році) та отримали травми 46 осіб проти 42 осіб у 2014 році, що більше на 9,5 %.

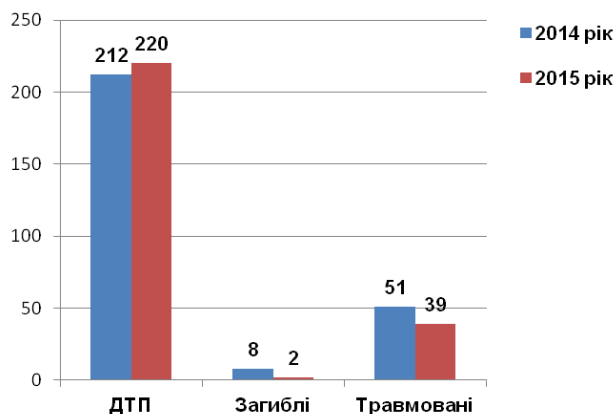


Рис. 5.5.1.3. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв тролейбусів у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

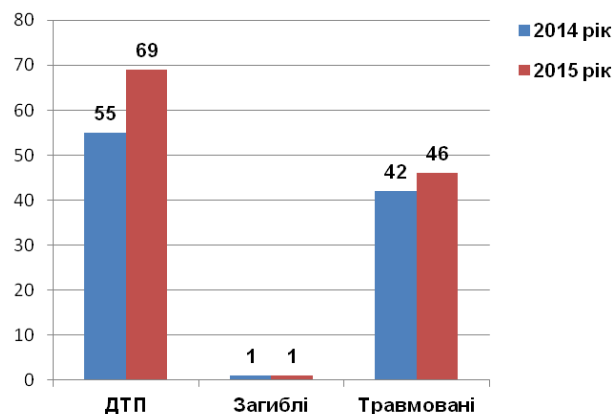


Рис. 5.5.1.4. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв трамвайних вагонів у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

Табл. 5.5.1.1. Кількість ДТП, загиблих та травмованих у них осіб з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності) | | (±) % чи одиниць до показників минулого року |
|---|--|------------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| ДТП | 267 | 289 | + 8,2 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 212 | 220 | + 3,8 % |
| у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів | 55 | 69 | + 25,5 % |
| Загинуло осіб | 9 | 3 | - 66,7 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 8 | 2 | - 75,0 % |
| у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів | 1 | 1 | - |
| Травмовано осіб | 93 | 85 | - 8,6 % |
| у тому числі з вини водіїв тролейбусів | 51 | 39 | - 23, % |
| у тому числі з вини водіїв трамвайних вагонів | 42 | 46 | + 9,5 % |

Серед резонансних ДТП із тяжкими наслідками, які були скоєні з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у 2015 році можна виокремити наступні:

02.08.2015 у м. Одесі, водій тролейбуса ЗІУ-9 (інвентарний № 2004, належить КП «Одесміськелектротранс», Одеська обл.), здійснюючи перевезення пасажирів за міським маршрутом № 3, не впоралась з керуванням та виїхала на правий тротуар, де здійснила наїзд на дерево. Внаслідок ДТП 11 осіб травмовано.

03.08.2015 у м. Харкові, водій трамвая ТАТРА Т-3 (інвентарний № 3062, належить КП «Жовтневе трамвайне депо», Харківська обл.), здійснюючи перевезення 20 пасажирів за міським маршрутом № 6, на розворотному колі не перевіряв стрілку, продовжив рух та допустив зіткнення з трамваем КТМ (інвентарний № 3110, належить КП «Жовтневе трамвайне депо», Харківська обл.), який здійснював перевезення 40 пасажирів за міським маршрутом № 6. Внаслідок ДТП 20 осіб травмовано.



Фото. 5.5.1.1, 5.5.1.2. ДТП, яке сталося 03.08.2015 у м. Харкові з трамваем ТАТРА Т-3 (інвентарний № 3062, належить КП «Жовтневе трамвайне депо», Харківська обл.) та трамваем КТМ (інвентарний № 3110, належить КП «Жовтневе трамвайне депо», Харківська обл.) внаслідок якого 20 осіб травмовано

Розподіл ДТП, а також загиблих та травмованих у них осіб, за територіальною ознакою

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2015 році найбільшу кількість ДТП з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту допущено у м. Києві (126 ДТП, з них 107 – з вини водіїв тролейбусів), Львівській обл. (29 ДТП, з них 8 – з вини водіїв тролейбусів), Харківській обл. (25 ДТП, усі з вини водіїв тролейбусів) та Хмельницькій обл. (10 ДТП, з них 8 – з вини водіїв тролейбусів). Водночас найбільшу кількість ДТП з вини водіїв трамвайних вагонів допущено у Львівській обл. (21 ДТП), в м. Києві (19 ДТП) та Харківській обл. (17 ДТП);

При цьому, у 2015 році в порівнянні з показниками 2014 року допущено збільшення кількості ДТП з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту в м. Києві (з 97 ДТП до 126 ДТП), Сумській обл. (з 2 ДТП до

5.5. Міський електричний транспорт

14 ДТП), Харківській (з 17 ДТП до 25 ДТП), Херсонській обл. (з 7 ДТП до 14 ДТП), Запорізькій обл. (з 5 ДТП до 12 ДТП), Волинській обл. (з 6 ДТП до 12 ДТП), Львівській обл. (з 24 ДТП до 29 ДТП), Миколаївській обл. (з 5 ДТП до 9 ДТП), Чернівецькій обл. (з 4 ДТП до 6 ДТП), Тернопільській обл. (з 1 ДТП до 2 ДТП) та Рівненській обл. (з 8 ДТП до 9 ДТП).

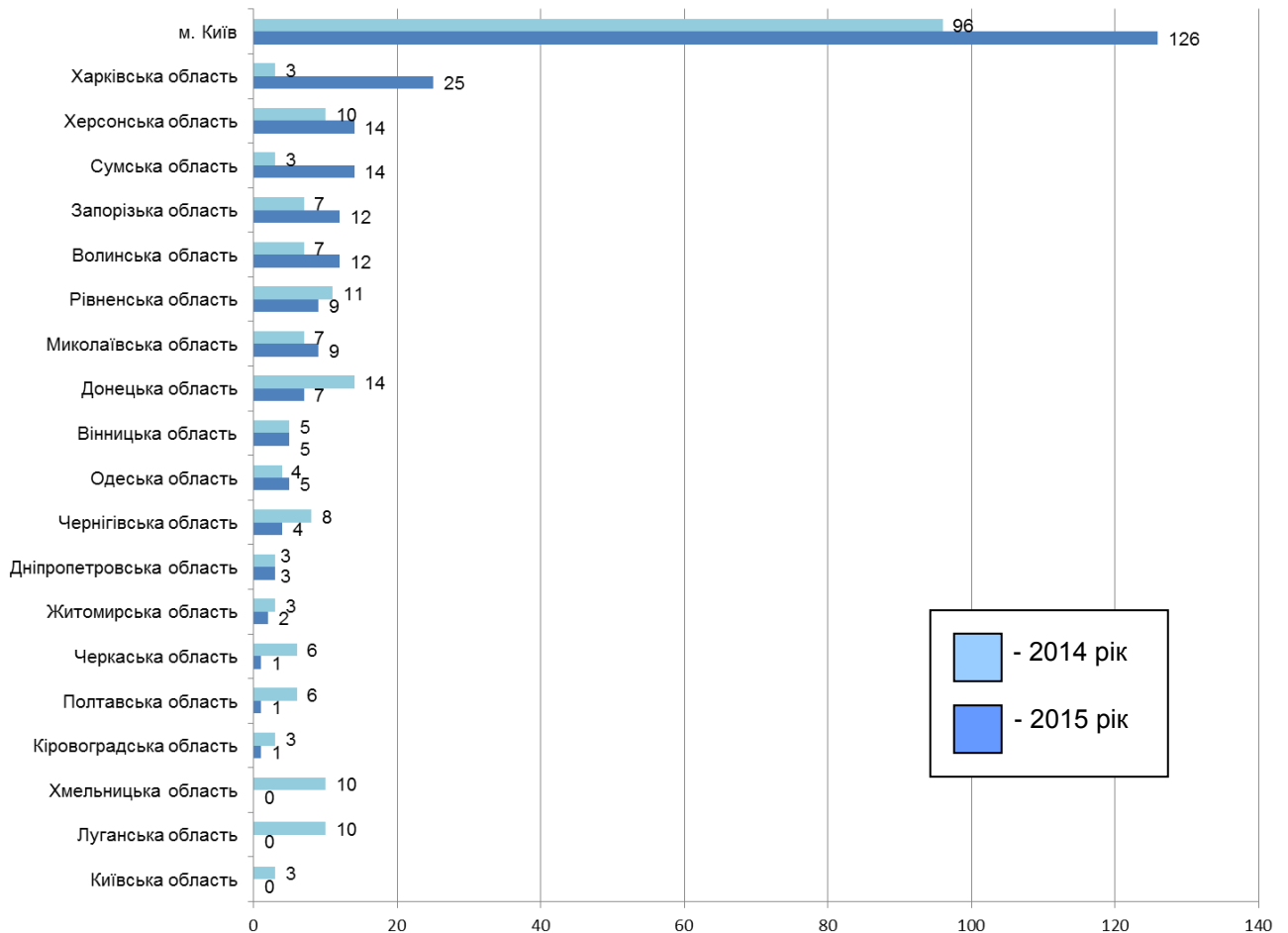


Рис. 5.5.1.5. Розподіл кількості ДТП, скоєних з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком, за регіонами України

Аналіз відносно загиблих осіб в результаті ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2015 році 3 особи загинуло у ДТП (з них 2 – з вини водія тролейбуса (з яких по 1 – у Донецькій та Рівненській обл.) та 1 – з вини водія трамвая (у Харківській обл.). У 2014 році 9 осіб загинуло у ДТП (з них 8 – з вини водія тролейбуса (з яких 5 – у Донецькій обл., по 1 – у Дніпропетровській обл., Полтавській обл. та Харківській обл.) та 1 – з вини водія трамвая (у Львівській обл.).

Аналіз проведений відносно травмованих осіб в результаті ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2015 році найбільшу кількість травмованих у ДТП допущено з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у Харківській обл. (38 осіб), Одеській обл. (15 осіб) та м. Києві (9 осіб);

5.5. Міський електричний транспорт

При цьому, у 2015 році в порівнянні з показниками 2014 року допущено збільшення кількості травмованих осіб в результаті ДТП з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у Харківській обл. (з 31 особи до 38 осіб), Одеській обл. (з 8 осіб до 15 осіб) та Житомирській обл. (з 1 особи до 5 осіб), м. Києві (з 6 осіб до 9 осіб), Сумській обл. (з 0 осіб до 2 осіб), Миколаївській обл. (з 0 осіб до 2 осіб) та Львівській обл. (з 5 осіб до 6 осіб).

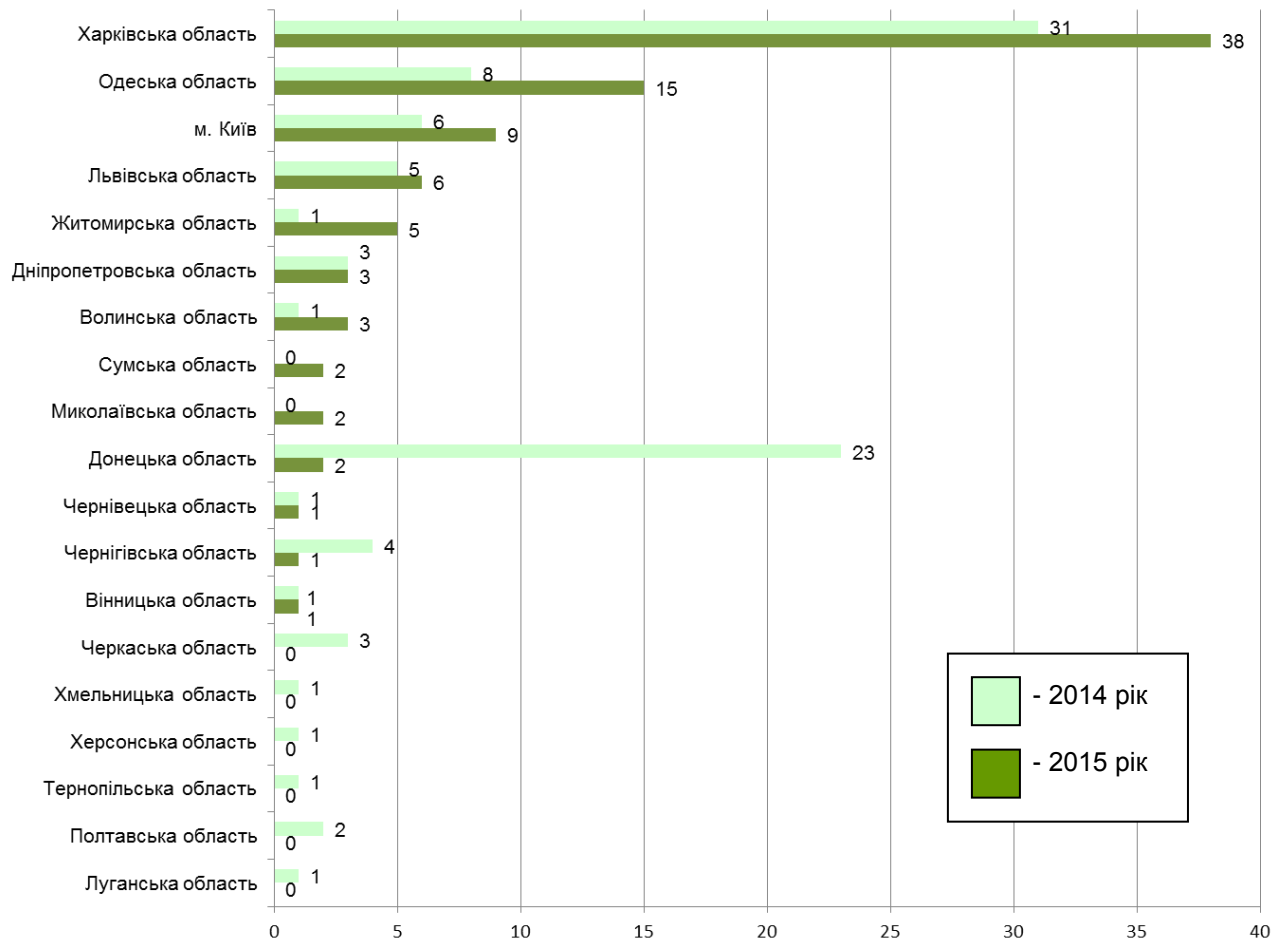
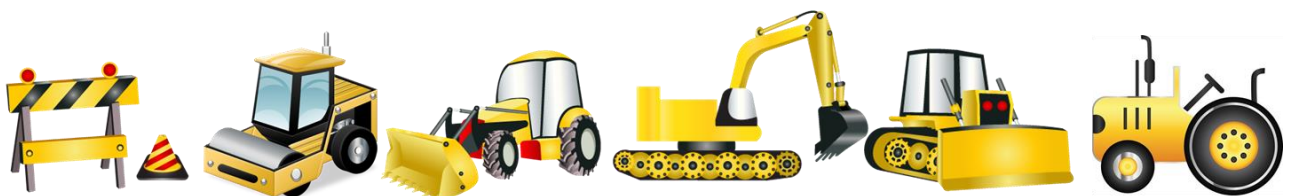


Рис. 5.5.1.6. Розподіл кількості травмованих осіб в результаті ДТП, скоєних з вини водіїв рухомого складу міського електричного транспорту у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком, за регіонами України



В розділі 6 «Дорожнє господарство» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки руху на автомобільних дорогах загального користування у 2015 році.

Під час підготовки розділу 6 «Дорожнє господарство» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані Державним агентством автомобільних доріг України.



6.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ В ГАЛУЗІ ДОРОЖНЬОГО ГОСПОДАРСТВА

Відповідно до статистичних даних у 2015 році в Україні на автошляхах зареєстровано 134 193 ДТП, у тому числі з постраждалими 25 365 ДТП, в яких 3 970 осіб загинуло та 31 467 осіб отримали травми.

Із загальної кількості ДТП 12 % або 16 290 ДТП сталися на автомобільних дорогах загального користування, у тому числі з постраждалими – 6 257 ДТП, в яких загинуло 1 817 осіб та 8 589 осіб було травмовано.

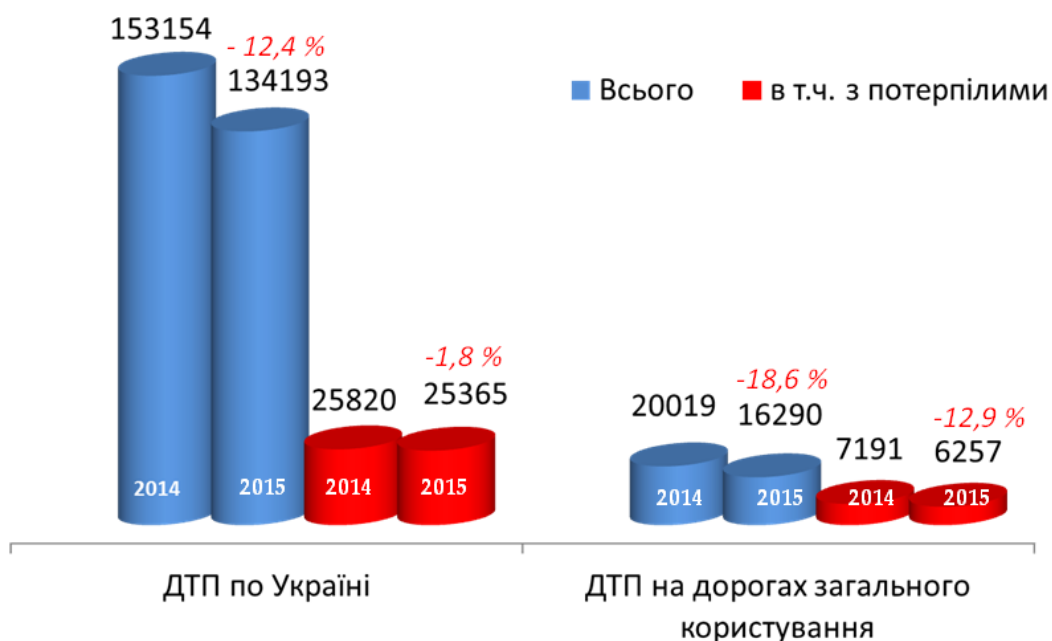


Рис. 6.1.1. Стан аварійності на автошляхах в Україні у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

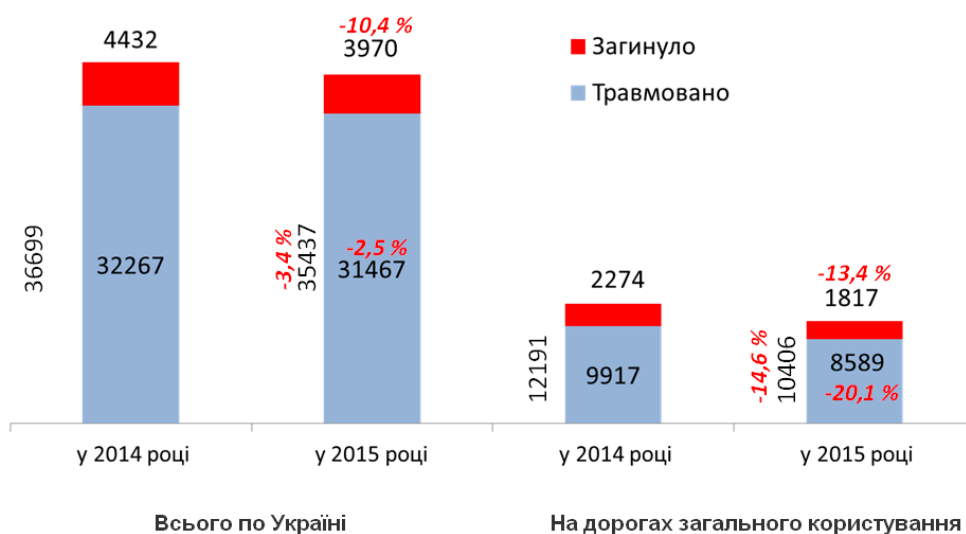


Рис. 6.1.2. Кількість осіб, що постраждали (загинули та травмувалися) в результаті ДТП у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

За даними Укравтодору загальна протяжність автомобільних доріг загального користування у 2015 році становила 169 644 км (у 2014 році – 169 646 км).

Загальна кількість ДТП, при скоєнні яких зафіксовано недоліки в експлуатаційному утриманні автомобільних доріг, становить 1,0 % (156 ДТП) від всіх пригод, скоєних на автомобільних дорогах загального користування.

При цьому кількість ДТП з постраждалими становить 40 ДТП (що менше на 26,6 % у порівнянні з показниками 2014 роком), у яких загинуло 26 осіб (більше на 62,0 %) і травмовано 57 осіб (менше на 40 %).

На зменшення негативного впливу дорожніх умов на учасників дорожнього руху значною мірою впливає виконання заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах.

Так, дорожніми організаціями упродовж 2015 року виконувався комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування.

Зокрема, впродовж 2015 року:

1) встановлено:

- 53,5 тис. дорожніх знаків (із них 771 – маршрутного орієнтування);
- 18,3 тис. напрямних стовпчиків;
- 14,3 км нового металевого бар'єрного огородження;
- 600 м ліній штучного освітлення;
- 25 світлофорних об'єктів;

2) відремонтовано:

- 180,5 км бар'єрного огородження;
- 72,2 км ліній штучного освітлення;

3) нанесено дорожньої розмітки на 13,7 тис. км проїзної частини доріг та розмічено 119,2 тис. м² пішохідних переходів і напрямних островців,

4) забезпечено видимість на 5,8 тис. км уздовж автомобільних доріг.

Виконання зазначених заходів у 2015 році дало змогу зняти з обліку 29 місць концентрації ДТП (при плані зняття з обліку – 22 таких місць).

Водночас, у 2015 році виявлено 16 нових місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування і загальна їх кількість становить 124 місць.



Фото. 6.1.1, 6.1.2. Відновлені елементи безпеки на мостах, шляхопроводах та на підїздах до них



Фото. 6.1.3 - 6.1.4. Нанесення дорожньої розмітки на проїзну частину автомобільної дороги



Фото. 6.1.5 - 6.1.8. Впровадження новітні технологій альтернативних джерел автономного освітлення наземних пішохідних переходів на автомобільних дорогах загального користування

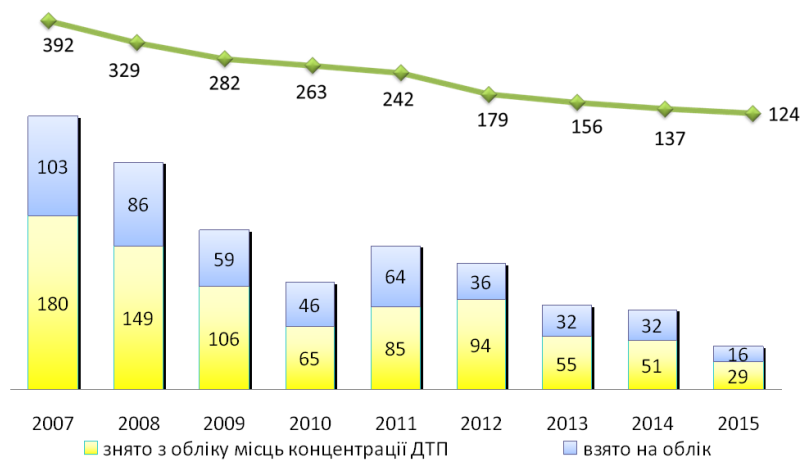


Рис. 6.1.3. Динаміка ліквідації місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування протягом 2007 - 2015 років



В розділі 7 «Перевезення небезпечних вантажів» відображена інформація стосовно стану аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства при перевезенні небезпечних вантажів авіаційним, водним та залізничним транспортом у 2015 році.

Під час підготовки розділу 7 «Перевезення небезпечних вантажів» використовувалися інформаційно-аналітичні та інші довідкові матеріали, надані ПАТ «Укрзалізниця».



7.1. СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

На авіаційному та водному транспорті аварійних ситуацій з небезпечними вантажами у 2015 році не було (як і у 2014 році).

При цьому, за залізничному транспорті протягом 2015 року сталося 17 аварійних ситуацій з небезпечними вантажами, що на 39,3 % менше від показника 2014 року (28 аварійних ситуацій).

Табл. 7.1.1. Стан аварійності при перевезенні небезпечних вантажів у 2015 році, в порівнянні з 2014 роком

| Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій) | Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності) | | (+/-) % чи одиниць до показників минулого року |
|---|--|-----------|--|
| | 2014 рік | 2015 рік | |
| Авіаційний транспорт | - | - | - |
| Водний транспорт | - | - | - |
| Залізничний транспорт | 28 | 17 | - 39,3 % |
| ВСЬОГО: | 28 | 17 | - 39,3 % |

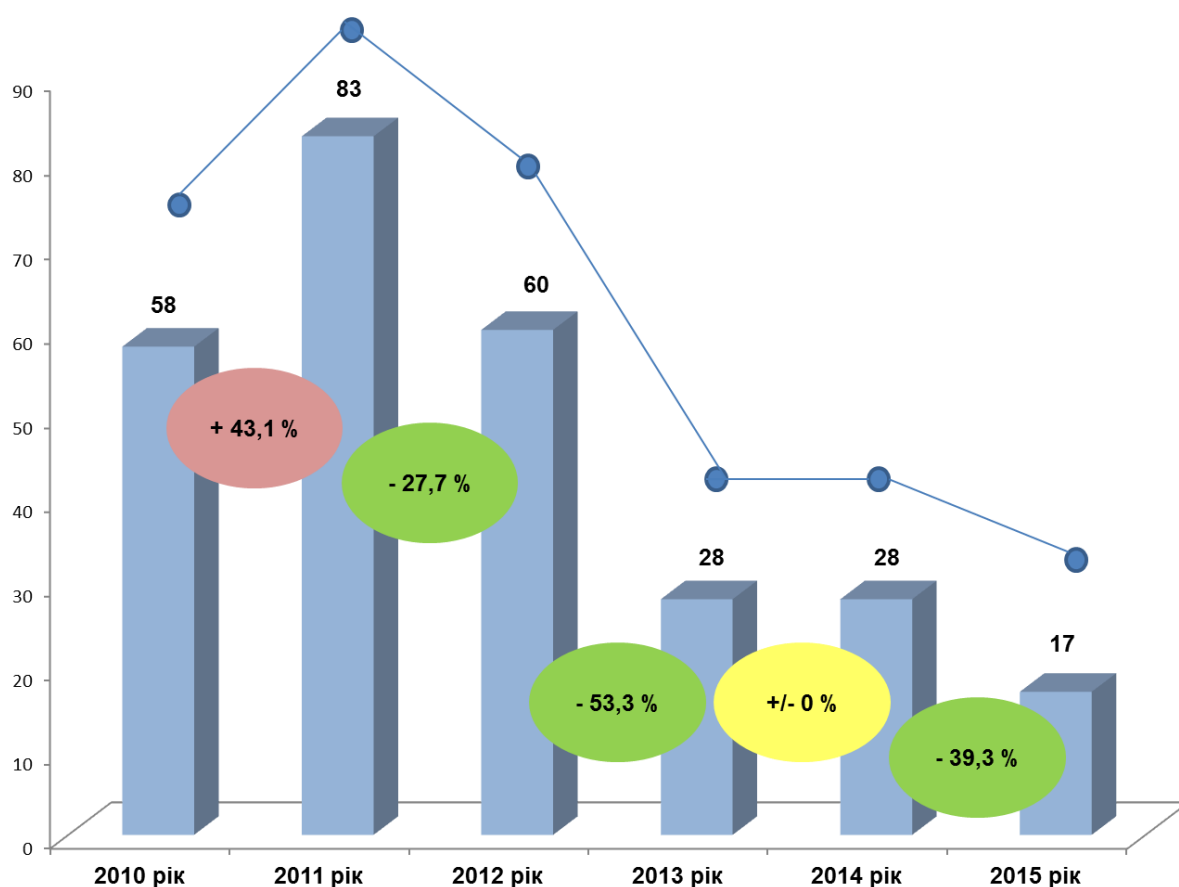


Рис. 7.1.1. Стан аварійності при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом протягом 2010 – 2015 років

7. Перевезення небезпечних вантажів

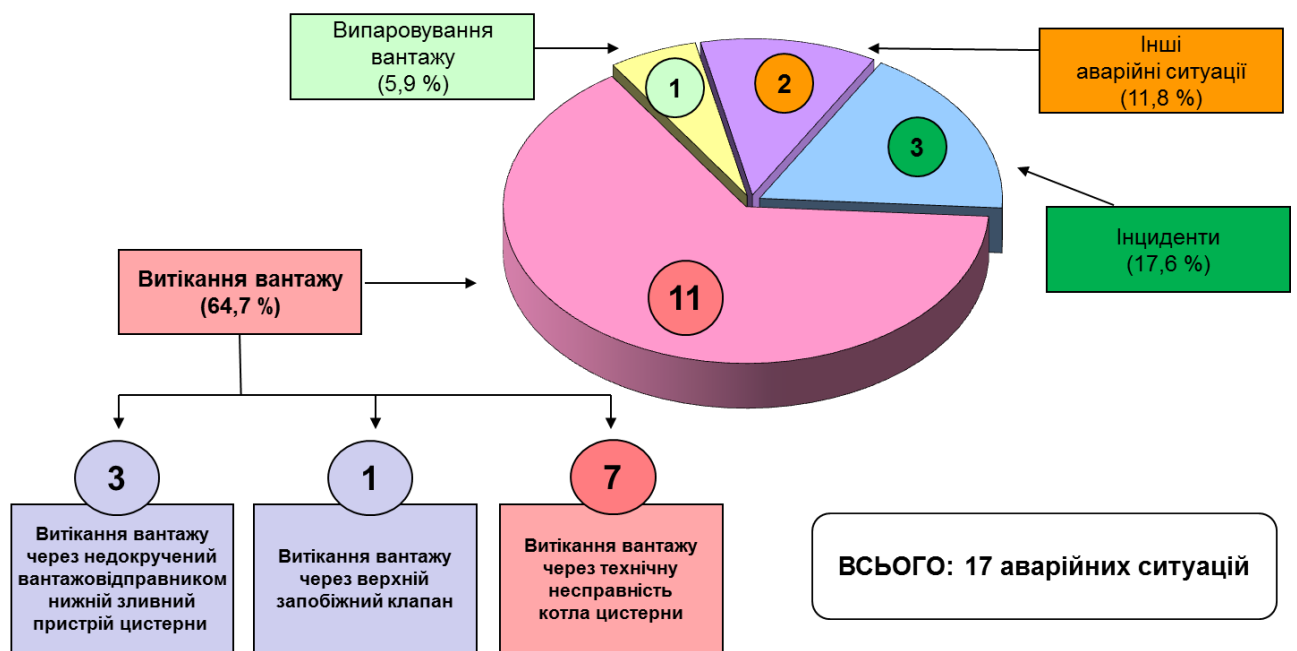


Рис. 7.1.2. Причини аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом, допущених у 2015 році

Табл. 7.1.2. Аналіз причин аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом, допущених у 2015 році, у порівнянні з 2014 роком

| № з/п | Показники Класифікація аварійних ситуацій | 2014 рік | | 2015 рік | |
|---------------|--|------------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------------------------|
| | | Кількість аварійних ситуацій | Втрачено небезпечного вантажу (т) | Кількість аварійних ситуацій | Втрачено небезпечного вантажу (т) |
| 1 | Катастрофи | - | - | - | - |
| 2 | Аварії | - | - | - | - |
| 3 | Серйозні інциденти | - | - | - | - |
| 4 | Інциденти | 4 | - | 3 | 3,4 |
| 5 | Порушення | - | - | - | - |
| 6 | Витікання вантажу | 17 | - | 11 | - |
| 7 | Випаровування вантажу | 2 | 2,4 | 1 | - |
| 8 | Розсипання вантажу | - | - | - | - |
| 9 | Самозагоряння вантажу | 1 | - | - | - |
| 10 | Інші аварійні ситуації | 4 | 1689,3 | 2 | 98,5 |
| ВСЬОГО | | 28 | 1691,7 | 17 | 101,9 |

Серед найтяжчих аварійних ситуацій, допущених протягом 2015 року при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом можна виокремити наступні.

- 02.01.2015 на станції Одеса-Пересип Одеської залізниці на 4 колії Старого парку виявлено витікання газойлю (клас 3) через отвір в цистерні № 73958458 (станція навантаження – Барбарів, БЧ). В результаті аварійної ситуації втрачено 40 т небезпечного вантажу.

Аварійну ситуацію класифіковано як інші аварійні ситуації.



Фото. 7.1.1. Аварійна ситуація, яка сталася 02.01.2015 на станції Одеса-Пересип Одеської залізниці, в результаті якої виявлено витікання газойлю

- 16.01.2015 на 10 колії станції Шебелинка Південної залізниці виявлено займання цистерни № 73046435. Вантаж – бензин моторний (станція навантаження – Шебелинка Південної залізниці). В результаті аварійної ситуації втрачено 55,1 т вантажу.

Аварійну ситуацію класифіковано як інші аварійні ситуації.



Фото. 7.1.2. Аварійна ситуація, яка сталася 16.01.2015 на 10 колії станції Шебелинка Південної залізниці, в результаті якої виявлено займання цистерни № 73046435

- 23.02.2015 на станції Павлиш Одеської залізниці по прибуттю поїзда № 2993 (станція навантаження – Вовчанськ Південної залізниці) внаслідок падіння автозчепу сталося відкриття розвантажувальних люків вагона

№ 58554247 з просипанням вантажу шроту (клас 4). В результаті аварійної ситуації втрачено 3,4 т небезпечного вантажу.

Аварійну ситуацію класифіковано як інцидент (падіння деталей рухомого складу поїздів на колію).

- 23.04.2015 на станції Коростень Південно-Західної залізниці при слідуванні з гірки відчепа із 8 вагонів на 14 колію сортувального парку, сталося сходження одним візком 2-го вагона № 74133638 (БЧ) з дизельним паливом (клас 3) (станція навантаження – Барбарів, БЧ).

Аварійну ситуацію класифіковано як інцидент (сходження рухомого складу).

- 16.12.2015 на станції Підгородна Одеської залізниці під час виконання маневрової роботи з перестановки групи із 10-ти порожніх вагонів (цистерни після вивантаження зрідженого газу, фракція пропан-бутанова, АК 206, ООН 1965, власність РЖД) з під'їзної колії ТОВ "Укргазсервіс" на колію № 3 станції Підгородна, в кривій ділянці колії № 31 сталося сходження вагонів № 57643769, № 57786154, № 57519886.

Аварійну ситуацію класифіковано як інцидент (сходження рухомого складу).



Фото. 7.1.3, 7.1.4. Аварійна ситуація, яка сталася 16.12.2015 на станції Підгородна Одеської залізниці, в наслідок якої відбулося сходження вагонів № 57643769, № 57786154, № 57519886

АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА ТА АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ЗА 2015 РІК

інформаційно-аналітичні та презентаційні матеріали



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

ДЕПАРТАМЕНТ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

проспект Перемоги, 14, м. Київ, Україна, 01135
телефон: + 38 (044) 351-40-58, + 38 (044) 351-40-63
факс: + 38 (044) 351-48-43
e-mail: vkosko@mtu.gov.ua, mikov@mtu.gov.ua