

ПІДГОТОВЛЕНО:

Управлінням безпеки на транспорті та технічного регулювання
Міністерства інфраструктури України

ПІДГОТУВАЛИ:

в.о начальника Управління безпеки на транспорті та технічного регулювання
Єлизарова Лідія Валеріївна та головний спеціаліст відділу технічного
регулювання, охорони праці та соціальної політики Управління безпеки на
транспорті та технічного регулювання Мінінфраструктури Макаренко І.М.

Аналіз стану виробничого травматизму та умов праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2017 рік.

Аналіз стану виробничого травматизму на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2017 рік (далі – Аналіз) підготовлено на основі опрацьованих матеріалів розслідування випадків виробничого травматизму, статистичної звітності та містить інформаційно-аналітичні матеріали про стан виробничого травматизму, основні причини його виникнення. Також аналіз містить статистичні розрахунки показників виробничого травматизму, їх розподіл по галузях.

Аналіз здійснено для використання його в роботі спеціалістами служб охорони праці підприємств, установ та організацій транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку та спрямований на покращення стану охорони праці.

ЗМІСТ

| | стор. |
|--|-------|
| Вступ | 3 |
| 1. Виробничий травматизм зі смертельними наслідками | 4 |
| 2. Аналіз виробничого травматизму у 2017 році | 11 |
| 3. Аналіз виробничого травматизму у галузях. | 15 |
| 4. Заходи щодо зниження виробничого травматизму на підприємствах | 34 |

«Орган управління підприємства, а у разі його відсутності місцева держадміністрація після одержання матеріалів спеціального розслідування повинні розглянути питання щодо обставин і причин настання нещасного випадку та розробити план заходів щодо запобігання подібним нещасним випадкам» - п.55 Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 р. № 1232

Вступ

За рекомендацією Міжнародної організації праці, яка на 2017 рік висунула гасло «Удосконалення збору та використання даних про безпеку та гігієну праці», Мінінфраструктури спрямувало свою роботу зокрема на підвищення інформованості про нещасні випадки на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління Міністерства, а також в акціонерних товариствах, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Міністерство та у ПАТ «Укрзалізниця» (далі – підприємства).

Оптимізація збору достовірних даних сприяла встановленню пріоритетів на рівні Міністерства, які відображено у матеріалах та протокольному рішенні Комісії Міністерства інфраструктури України з питань безпеки транспорту, яке відбулося 27.04.2017.

Реалізація зазначених рішень на практиці дала змогу до кінця 2017 року виявити усі нещасні випадки пов'язані з виробництвом, про які з тих чи інших причин не було повідомлено Міністерству.

Крім того, завдяки запровадженим процедурам передачі до Міністерства матеріалів розслідувань нещасних випадків – як розслідуваних комісіями підприємств, так і акти спеціальних розслідувань, у Міністерстві стало можливим аналізувати більший об'єм розслідувань, в результаті опрацювання матеріалів якого виявляються ризики спільні для галузі та створені можливості встановлювати пріоритети працезахоронної роботи на підприємствах та завдань, які має ставити перед собою та перед керівниками підприємств галузі Міністерство інфраструктури України.

Для об'єктивної оцінки виробничого травматизму на підприємствах необхідно враховувати кількісний склад працюючих на підприємствах. Зазначені у наступній таблиці дані щодо середньооблікової кількості працюючих на підприємствах застосовуються за необхідності визначення коефіцієнту частоти нещасних випадків пов'язаних з виробництвом.

Таблиця 1

| Назва підприємств, державних організацій | Середньооблікова кількість працюючих | | | | |
|---|--------------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Морський та річковий транспорт | 35 273 | 29 907 | 28 626 | 27 595 | 27 435 |
| Укравтодор | 32 670 | 26 198 | 22 328 | 21 131 | 21 725 |
| Укрпошта | 93 017 | 80 858 | 75 762 | 73 233 | 72 340 |
| Авіаційний транспорт | 12 096 | 10 824 | 8 905 | 9 133 | 9 105 |
| ПрАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ" | 2 546 | 2 291 | 2 128 | 2 121 | 2 061 |
| Укрзалізниця | 352 995 | 335 706 | 305 632 | 274 148 | 269 853 |
| Інші підприємства | 7 755 | 10 381 | 2 223 | 1 793 | 1 704 |
| Всього: | 536 352 | 496 165 | 445 604 | 409 320 | 404 378 |

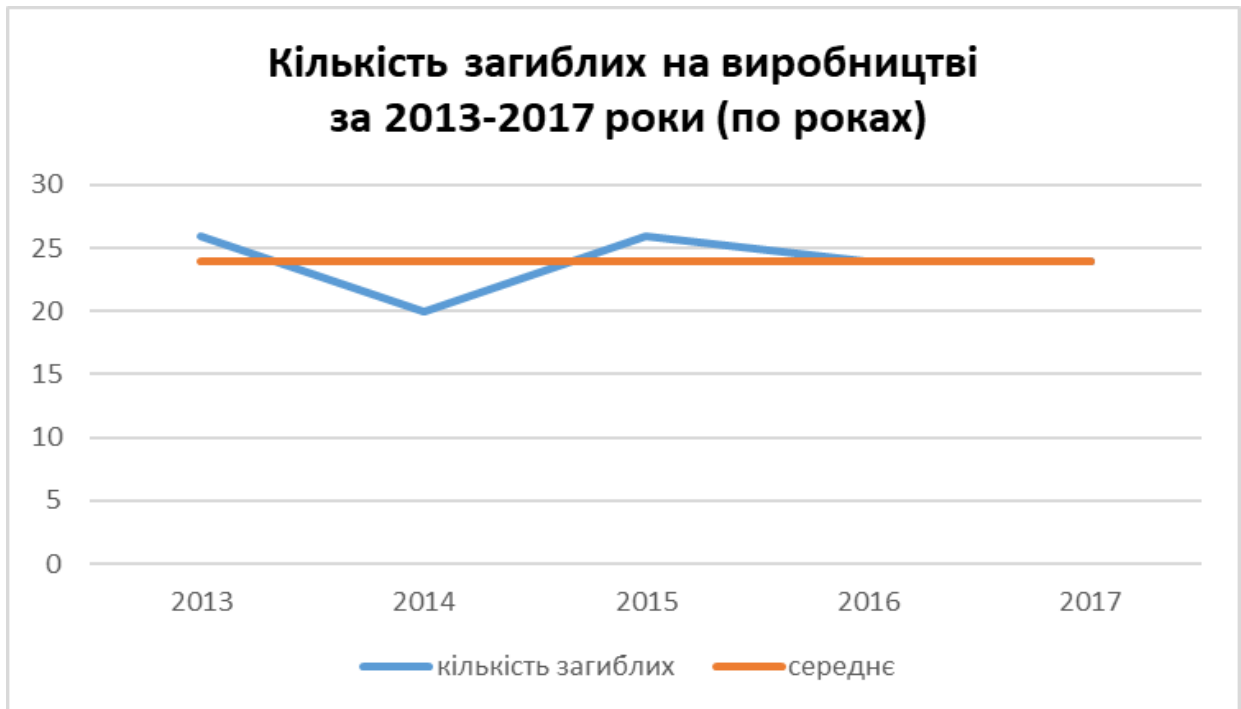
1. Виробничий травматизм зі смертельними наслідками

Про стан виробничого травматизму зі смертельними наслідками на підприємствах, в установах та організаціях, що належать до сфери управління Міністерства, а також в акціонерних товариствах, функції з управління корпоративними правами щодо яких здійснює Міністерство та у ПАТ «Укрзалізниця» у 2017 році, у порівнянні з попередніми роками видно з таблиці 2, яку ілюструє діаграма 1.

Таблиця 2

| Назва підприємств | Кількість потерпілих із смертельним наслідком (осіб) | | | | |
|--------------------------------|--|-----------|-----------|-----------|----------------|
| | 2013 р. | 2014 р. | 2015 р. | 2016 р. | 2017 р. |
| Укрзалізниця | 14 | 14 | 17 | 16 | 17 |
| ПрАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Морський та річковий транспорт | 6 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Укравтодор | 2 | 3 | 2 | 8 | 6 |
| Укрпошта | 4 | 3 | 5 | 0 | 0 |
| Авіаційний транспорт | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Інші підприємства | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Всього: | 26 | 20 | 26 | 24 | 24 |

Діаграма 1.



Очевидне зниження смертельного травматизму на підприємствах морського та річкового транспорту та в ПАТ «Укрпошта»:

Динаміка смертельного травматизму по галузях (підприємствах) демонструють діаграми 1.1 – 1.5:

Діаграма 1.1



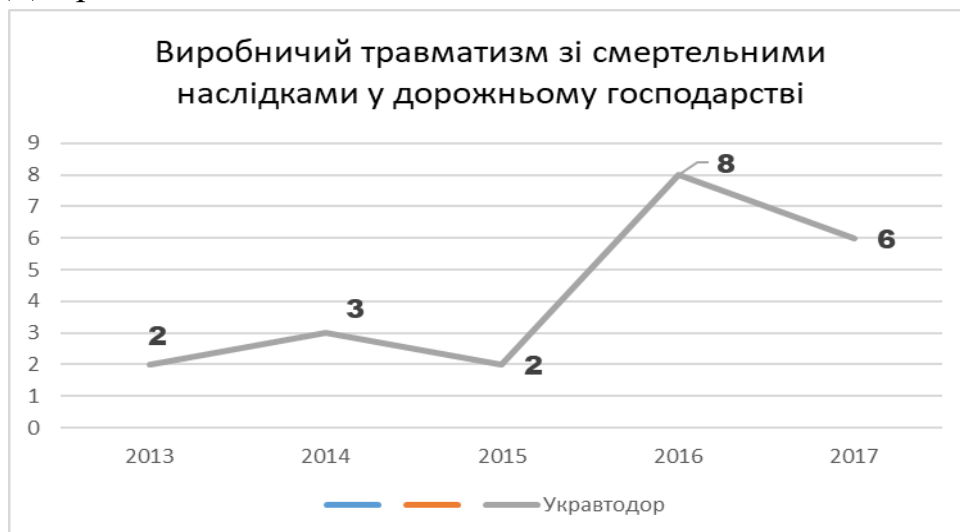
У 2016-2017 роках на підприємствах морського та річкового транспорту нещасних випадків пов'язаних з виробництвом зі смертельними наслідками не було.

Діаграма 1.2



У 2016-2017 роках в ПАТ «Укрпошта» нещасних випадків пов'язаних з виробництвом зі смертельними наслідками не було.

Діаграма 1.3



У 2017 році у ПАТ ДАК «Автомобільні дороги України» 6 випадків виробничого травматизму закінчилися смертю потерпілих. Цей показник на 2 менший ніж у 2016 році, проте високий для галузі.

Розглянемо ці нещасні випадки:

1. **08.02.2017** о 10 год. 20 хв. загинув тракторист філії «Липоводолинський райавтодор» ДП «Сумський облавтодор» **Богатиренко Олексій Олексійович** 1986 року народження.

загальний стаж роботи: 12 років;

стаж роботи за професією (посадою): 4 роки 11 місяців;

осіб на утриманні не мав.

Обставини пригоди: під час виконання ремонтну трактора у ремонтній майстерні Богатиренко О.О. не застосував запобіжні засоби, внаслідок чого частина трактора зрушилась та притисла потерпілого до підлоги.

Вид події: падіння устаткування.

Причина нещасного випадку: організаційна – невиконання посадових обов'язків керівниками потерпілого (24.1).

2. **19.04.2017** об 11 год. 00 хв. на автодорозі М05 Київ - Одеса , км 463 загинула дорожній робітник ДП «Одеський облавтодор» філія «Одеська ДЕД» **Федорова Світлана Володимирівна** 1967 року народження.

загальний стаж роботи: 13 років 3 місяці 18 днів;

стаж роботи за професією (посадою): 8 місяців 19 днів;

осіб на утриманні не мала.

Обставини пригоди: бригада працівників виконувала роботи з підготовки металевого бар'єрного огороження до фарбування на узбіччі автодороги в огороженій зоні виконання робіт, згідно схеми ОДР, також була присутня машина прикриття. Водій стороннього автомобіля БМВ, транзитний д/н ІЕ 3860, рухаючись на великій швидкості, не впорався з керуванням, в межах перехрестя виїхав за металеве огороження, уникаючи зіткнення з автомобілем прикриття, та скоїв наїзд на дорожнього робітника Федорову С.В. В результаті Федорова С.В. від отриманих травм загинула на місці ДТП.

Вид події: наїзд транспортного засобу.

Причини нещасного випадку: психофізіологічні - протиправні дії інших осіб.

3. **05.05.2017** об 13 год. 45 хв. на автодорозі об'їзд м. Старокостянтинів, км 0+150 загинув дорожній робітник філії «Старокостянтинівський райавтодор» ДП «Хмельницький облавтодор» ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» **Паска Анатолій Васильович** 1960 року народження.

загальний стаж роботи: 29 років;

стаж роботи за професією (посадою): 9 місяців;

на утриманні мав двох повнолітніх дітей.

Обставини пригоди: під час виконання ямкового ремонту дорожнього покриття, водій автомобіля ЗІЛ КДМ д/н ВХ5749АТ Сучок В.І., рухаючись назад, зачепив бортом дорожнього робітника Паску А.В, який від удару упав на асфальтобетонне покриття дороги і отримав травму голови. Було викликано швидку медичну допомогу. По дорозі в лікарню потерпілий помер.

Вид події: наїзд транспортного засобу.

Причина нещасного випадку: організаційна – невиконання інструкції з охорони праці .

4. **06.06.2017** о 07 год. 00 хв. на автодорозі Р-32 Кременець – Б.Церква – Ржищів, км 348+500 загинув начальник філії «Білоцерківське районне дорожнє управління» ДП «Київський облдорупр» ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» **Цмокно Володимир Петрович** 1960 року народження.

загальний стаж роботи: 42 роки; за професією (посадою): 11 років;

осіб на утриманні не мав.

Обставини пригоди: рухаючись по автодорозі в напрямку м. Б. Церква на службовому автомобілі Опель Омега д/н 700-40 КМ (на роботу), з невстановлених причин переїхав зустрічну смугу руху, з'їхав у кювет де

допустив зіткнення з деревом. В результаті ДТП Цмокно В.П. загинув на місці ДТП.

Вид події: ДТП.

Причина нещасного випадку: організаційна – порушення ПДР.

5. **14.09.2017 о 09 год. 10 хв.**, загинув дорожній майстер філії «Ужгородська ДЕД» ДП «Закарпатський облавтодор» ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» **Романко Микола Михайлович** 1976 року народження.

Стаж роботи загальний - 19 років, за професією (посадою) - 6 років;
на утриманні мав двох неповнолітніх дітей: 9 та 6 років.

Обставини: Під час виконання ямкового ремонту, а саме фрезерування покриття попав під діючий робочий орган фрези.

Вид події: дія рухомих частин обладнання.

Причина нещасного випадку: технічна – конструктивні недоліки фрези.

6. **06.11.2017 о 09 год. 35 хв.** смертельно травмований майстер філії «Криворізька ДЕД» ДП «Дніпропетровський облавтодор» ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» **Яблуков Едуард Арсенович** 1961 року народження.

Стаж роботи загальний - 31 рік, за професією (посадою) - 24 роки.

осіб на утриманні не мав.

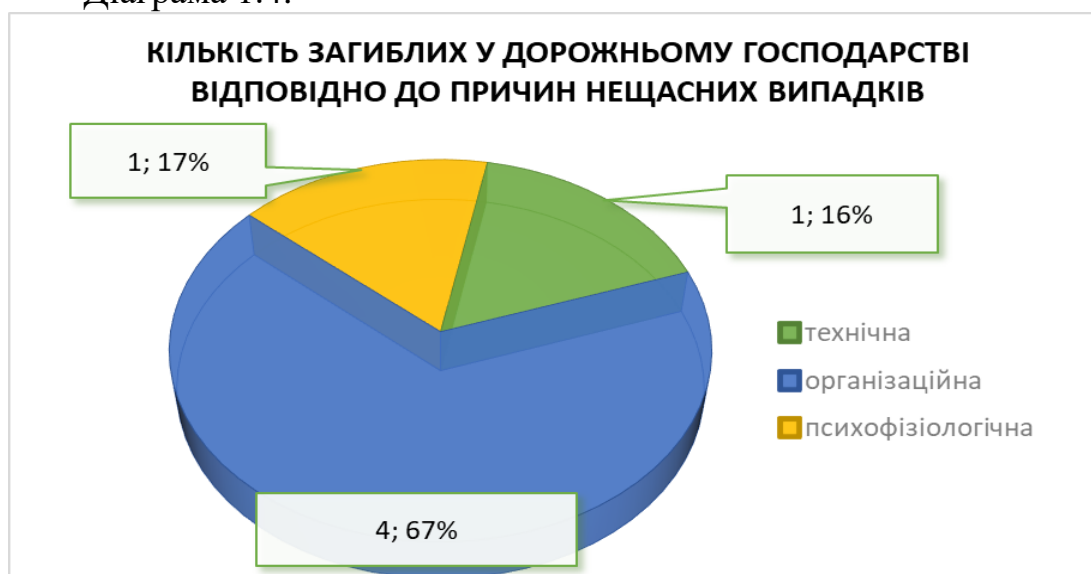
Обставини: під час проведення ямкового ремонту було скоєно наїзд автотранспортним засобом (трактор МТЗ) на майстра Яблукова Е.А., в наслідок якого він отримав травму не сумісну із життям (перелом черепа).

Вид події: ДТП.

Причина нещасного випадку: організаційна – порушення ПДР.

Загальний висновок щодо причин нещасних випадків пов'язаних з виробництвом зі смертельним наслідком у ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України» приведено у вигляді діаграми 1.3.1

Діаграма 1.4.



12.12.2017 о 06 год 20 хв загинув охоронник філії «Укрінтеравтосервіс-Закарпаття» УДП «Укрінтеравтосервіс» **Шубелко Владислав Іванович** 1976 року народження .

Стаж роботи загальний - 11 років, за професією (посадою) - 3 роки 11 міс. на утриманні мав сина 2003 року народження.

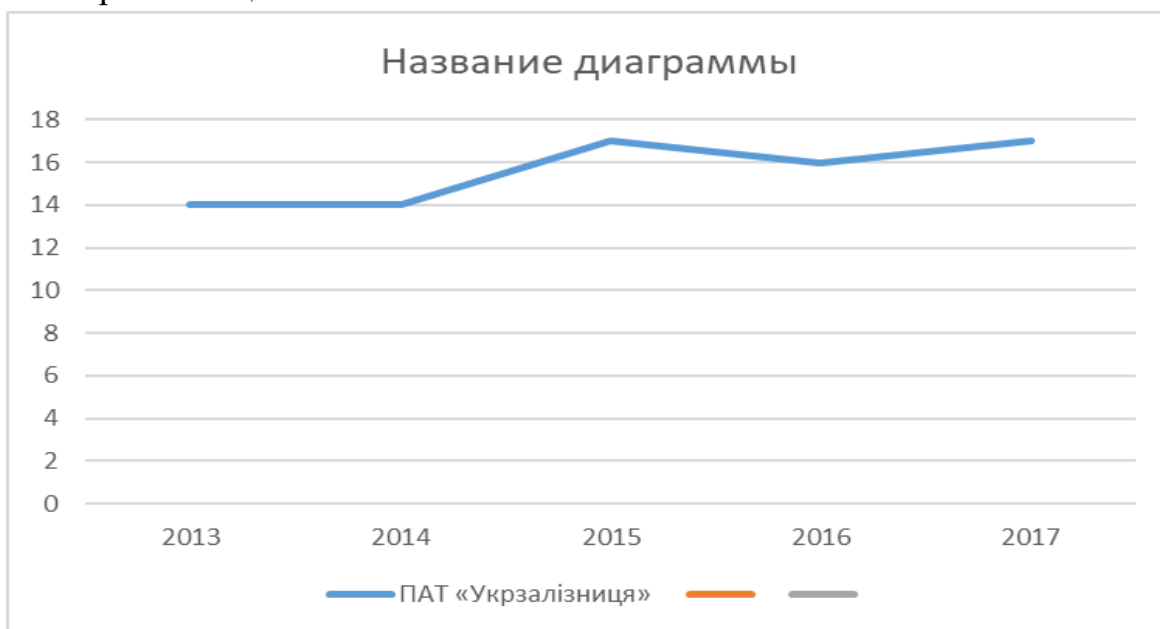
Обставини: під час проведення ямкового ремонту було скоєно наїзд автотранспортним засобом (трактор МТЗ) на майстра Яблукова Е.А., в наслідок якого він отримав травму не сумісну із життям (перелом черепа).

Вид події: наїзд.

Причина нещасного випадку: організаційна – порушення ПДР.

Діаграма 1.5

Виробничий травматизм зі смертельними наслідками у ПАТ «Укрзалізниця»



Очевидно, що у ПАТ «Укрзалізниця» спостерігається збільшення кількості потерпілих зі смертельними наслідками.

Таблиця 3 – Розподіл нещасних випадків із смертельним наслідком по регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця»

| № зп | Регіональні філії та філії | Кількість потерпілих | | % від загальної кількості потерпілих із смертельним наслідком у 2017 році |
|------|----------------------------|----------------------|----------|---|
| | | 2016 рік | 2017 рік | |
| 1. | Донецька залізниця | 1 | 3 | 17,6 |
| 2. | Львівська залізниця | 4 | 3 | 17,6 |
| 3. | Одеська залізниця | 1 | 4 | 23,5 |
| 4. | Придніпровська | 2 | 1 | 5,9 |
| 5. | Південно-Західна | 2 | 2 | 11,8 |

| | | | | |
|-------------------------------------|--------------------|-----------|-----------|--------------|
| 6. | Південна залізниця | 2 | 2 | 11,8 |
| По регіональних філіях разом | | 12 | 15 | 88,2 |
| 7. | Філії та інші | 2 | 2 | 11,8 |
| Разом по ПАТ «Укрзалізниця» | | 14 | 17 | 100,0 |

Діаграма 1.5.1.



Діаграма 1.5.2.



2. Аналіз виробничого травматизму у 2017 році

Показники загального виробничого травматизму на підприємствах приведені у таблиці 2.1. У показники таблиці включено нещасні випадки пов'язані з виробництвом зі смертельними наслідками та нещасні випадки пов'язані з виробництвом, при яких потерпілі отримали втрату працездатності на 1 робочий день та більше.

Таблиця 2.1

| Назва підприємств, державних організацій | Кількість потерпілих із втратою працездатності на 1 роб. день та смертельним наслідком (осіб) | | | | |
|---|---|------------|------------|------------|------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
| Укрзалізниця | 91 | 102 | 86 | 75 | 85 |
| ПрАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ" | 4 | 0 | 1 | 3 | 1 |
| Морський та річковий транспорт | 34 | 17 | 15 | 16 | 17 |
| Укравтодор | 19 | 16 | 23 | 27 | 22 |
| Укрпошта | 58 | 36 | 30 | 44 | 49 |
| Авіаційний транспорт | 5 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Інші підприємства | 4 | 2 | 1 | 0 | 1 |
| Всього: | 215 | 173 | 157 | 166 | 176 |

Зазначені показники за 2017 рік у порівнянні з попереднім 2016 роком з таблиці 2.1 ілюструються діаграмою 2.1

Діаграма 2.1



Зросла кількість нещасних випадків пов'язаних з виробництвом у ПАТ «Укрзалізниця» (на 10 випадків) та у ПАТ «Укрпошта» (на 5 випадків). При цьому досягнуте зниження рівня виробничого травматизму у морських портах, у ПАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» та на підприємствах дорожнього господарства.

Загальний показник виробничого травматизму по підприємствах у порівнянні з 2016 роком збільшився на 8 випадків.

Одночасно варто зауважити, що показник травматизму у 2017 році є більш об'єктивним, ніж у попередні роки якраз завдяки заходам Мінінфраструктури, спрямованим на підвищення інформованості про нещасні випадки на підприємствах.

Об'єктивність полягає у перехресному контролі виробничого травматизму, що здійснюється завдяки наступним заходам:

- повідомлення підприємствами про настання нещасних випадків пов'язаних з виробництвом відповідно до «Інструкції про порядок надання інформації в Міністерстві інфраструктури при виникненні надзвичайних ситуацій у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури», затвердженої наказом Мінінфраструктури від 26.03.2012 №186, зареєстрованої в Міністерстві юстиції 11.04.2012 за № 541/20854;

- щомісячне інформування підприємствами про нещасні випадки на підприємствах за звітний місяць та з наростаючим підсумком з початку року відповідно до Окремого доручення від 06.12.2013 за № 1450/18/11-13;

- надання підприємствами копії актів державної статистичної звітності за формою № 7-тнв;

- надання Міністерству копій актів Н-5 та Н-1 закінчених розслідувань нещасних випадків на підприємствах відповідно до п.52 Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 р. № 1232, та окремого доручення Мінінфраструктури від 25.05.2017 № 440/18/11-17.

Зокрема, шляхом опрацювання зазначених матеріалів було виявлено спробу приховати від Міністерства 2 нещасних випадки пов'язані з виробництвом, які сталися на ДП «Морський торговельний порт «Чорноморськ» у 2017 році.

Розподіл потерпілих від нещасних випадків пов'язаних з виробництвом за видами подій (включно зі смертельними) приведено у таблиці 5.

Таблиця 2.2.

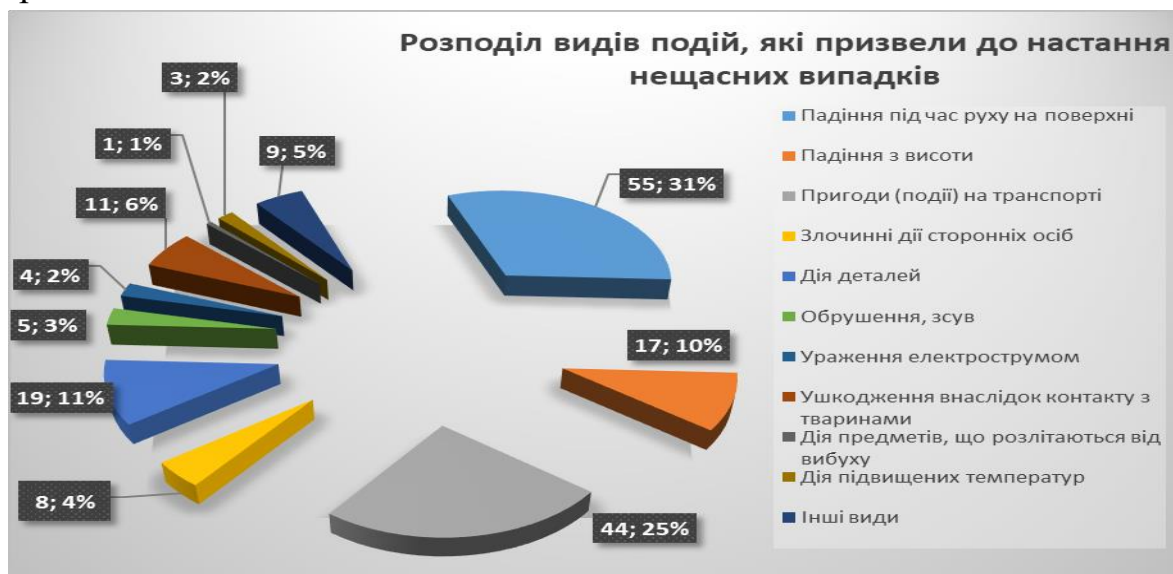
| Вид події | Залізничний транспорт | Морський та річковий транспорт | Авіаційний транспорт | Інші | Дорожнє господарство | Поштовий зв'язок | Всього по виду |
|---|-----------------------|--------------------------------|----------------------|------|----------------------|------------------|----------------|
| Падіння під час руху на поверхні | 17 | 4 | 1 | | 3 | 30 | 55 |
| Падіння з висоти | 15 | 1 | | | 1 | | 17 |
| Пригоди (події) на транспорті | 21 | 2 | | 1 | 13 | 7 | 44 |
| Злочинні дії сторонніх осіб | 6 | 1 | | | | 1 | 8 |
| Дія деталей | 11 | 6 | | | 2 | | 19 |
| Обрушення, зсув | 3 | 1 | | | 1 | | 5 |
| Ураження електрострумом | 4 | | | | | | 4 |
| Ушкодження внаслідок контакту з тваринами | | | | | | 11 | 11 |
| Дія предметів, що розлітаються від вибуху | | 1 | | | | | 1 |
| Дія підвищених температур | 1 | | | | 2 | | 3 |
| Інші види | 8 | 1 | | | | | 9 |
| Всього | 86 | 17 | 1 | 1 | 22 | 49 | 176 |

Найпоширенішим видом події, яка приводила до настання нещасних випадків пов'язаних з виробництвом на підприємствах (55 випадків) стало падіння працівників під час руху (територією підприємства, у приміщеннях, на маршрутах доставки тощо).

Пригоди (події) на транспорті, до яких також віднесені ДТП та наїзди транспортних засобів на працівників, сталися 44 рази, з яких 16 призвели до смертельних наслідків.

Відносна частка кожного виду події проілюстрована на наступній діаграмі.

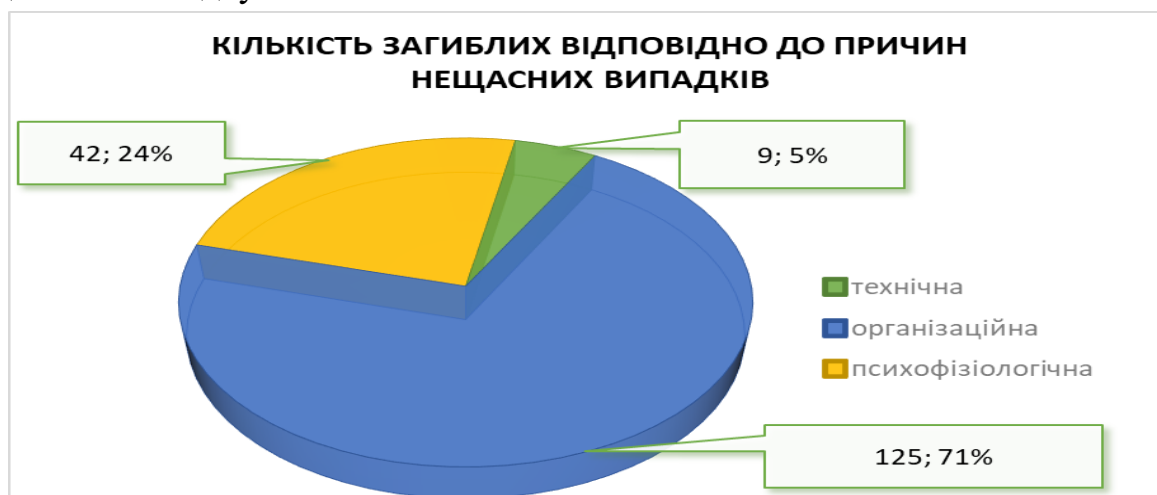
Діаграма 2.2



Таблиця 2.3. Розподіл кількості потерпілих у залежності від причини нещасного випадку

| Причини нещасних випадків пов'язаних з виробництвом | кількість потерпілих | | |
|---|----------------------|---------------|-------------------|
| | технічні | організаційні | психофізіологічні |
| Укрзалізниця | 5 | 58 | 22 |
| ПрАТ "Київ-Дніпровське МПЗТ" | - | 1 | - |
| Морський та річковий транспорт | 1 | 13 | 3 |
| Укравтодор | 2 | 18 | 2 |
| Укрпошта | 1 | 33 | 15 |
| Авіаційний транспорт | - | 1 | - |
| Інші підприємства | - | 1 | - |
| всього | 9 | 125 | 42 |

Діаграма 2.3. Розподіл кількості потерпілих у залежності від причини нещасного випадку.



3. Аналіз виробничого травматизму у галузях.

3.1. Поштовий зв'язок.

Загальна кількість нещасних випадків (далі – н.в.), пов'язаних з виробництвом, за 2017 рік – 49, зі смертельним наслідком відсутні, за аналогічний період 2016 року – 41, зі смертельним наслідком також відсутні

Збільшення кількості нещасних випадків за 2017 р. порівняно з аналогічним періодом минулого року допустили філії: Донецька, Запорізька, Рівненська, Черкаська – на 3 н.в., Херсонська, Автотранспошта – на 2 н.в., Дніпропетровська, Кіровоградська, Чернівецька, Київська міська – на 1 н.в.

Види подій, що призвели до нещасних випадків, за 2017 року порівняно з аналогічним періодом минулого року відповідно до Порядку розслідування та ведення обліку нещасних випадків, профзахворювань і аварій на виробництві (далі – Порядок), подано в таблиці 3.1.

Таблиця 3.1.1

| 2016 рік | | 2017 рік | |
|---|--------------------|---|--------------------|
| Види подій | Кількість випадків | Види подій | Кількість випадків |
| Падіння потерпілого | 22 | Падіння потерпілого | 30 |
| Травма, заподіяна іншою особою | 2 | Травма, заподіяна іншою особою | 1 |
| Пригоди (події) на транспорті | 9 | Пригоди (події) на транспорті | 7 |
| Ушкодження внаслідок контакту з тваринами | 8 | Ушкодження внаслідок контакту з тваринами | 11 |

За 2017 р. від падіння травми отримали 30 працівників, що на 8 більше ніж за аналогічний період 2016 року.

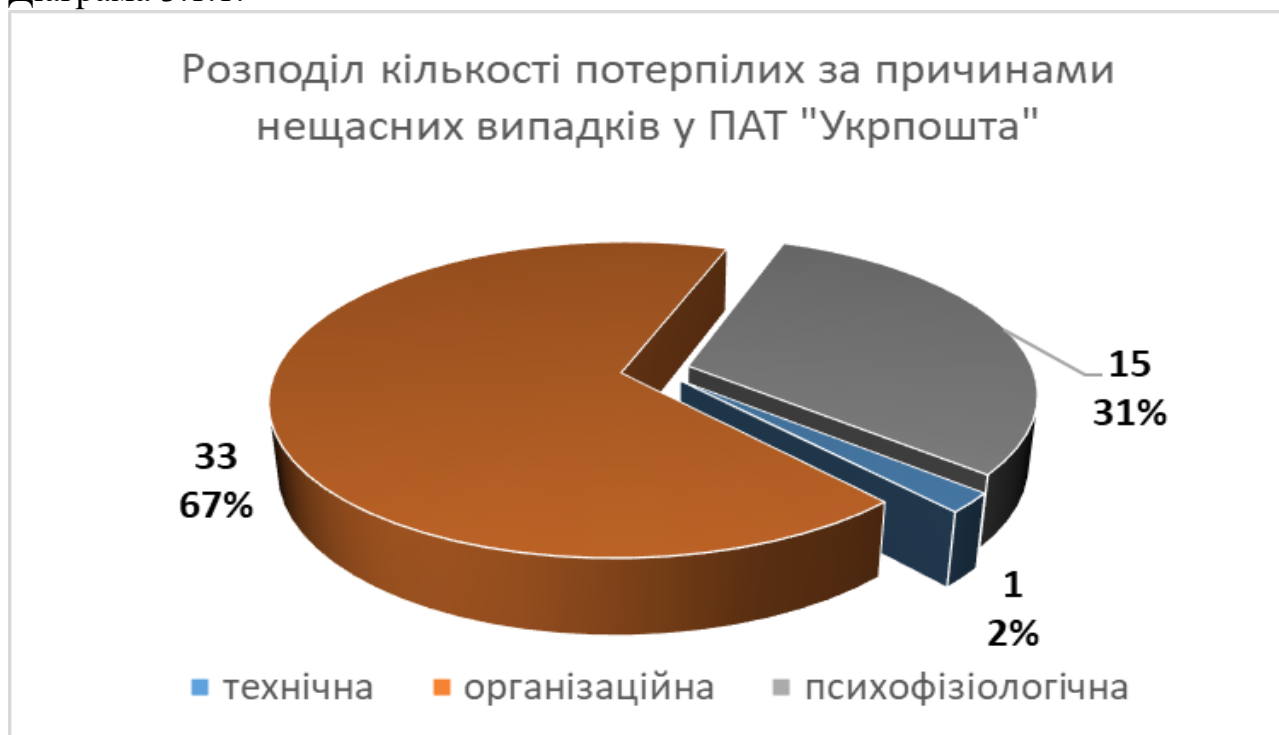
Причини, що призвели до нещасних випадків, за 2017 року порівняно з аналогічним періодом минулого року подано в таблиці 3.2

Таблиця 3.1.2

| 2016 рік | | 2017 рік | |
|--|--------------------|--|--------------------|
| Причини нещасних випадків | Кількість випадків | Причини нещасних випадків | Кількість випадків |
| Незадовільний технічний стан території | 0 | Незадовільний технічний стан території | 1 |
| Невиконання вимог інструкції з охорони праці | 15 | Невиконання вимог інструкції з охорони праці | 21 |
| Порушення правил безпеки руху | 9 | Порушення правил безпеки руху | 7 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Особиста необережність | 7 | Особиста необережність | 9 |
| Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб | 2 | Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб | 1 |
| Інші (організаційні) | 3 | Інші (організаційні) | 5 |
| Інші (психофізіологічні) | 5 | Інші (психофізіологічні) | 5 |

Зазначена таблиця ілюструється наступною діаграмою 3.1.1.
Діаграма 3.1.1.



За 2017 р. порівняно з аналогічним періодом минулого року збільшилась кількість нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, за причинами:

- невиконання вимог інструкцій з охорони праці та посадових обов'язків – на 6;
- особистої необережності працівників – на 2;
- незадовільного технічного стану території – на 1;
- інші (організаційні) – на 2.

Водночас зменшилась кількість нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, внаслідок:

- протиправних дій інших осіб – на 1;
- порушення правил безпеки руху – на 2.

У 49 нещасних випадках: 35 – сталися з листоношами, 3 – з начальниками ВПЗ, 5 – з водіями, 1 – з директором філії, 1 – з головним бухгалтером, 1 – з радником генерального директора, 1 – з начальником центру інформаційних технологій, 1 – з секретар-друкаркою, 1 – з сортувальником поштових відправлень.

3.2. Залізничний транспорт

Стан виробничого травматизму в регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця»

В регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця» у 2017 році допущено **79** нещасних випадків, при яких травмовано **85** працівників, у тому числі **17** – із смертельним наслідком.

У 2016 році допущено **71** нещасний випадок, при яких травмовано **75** працівників, у тому числі **14** – із смертельним наслідком.

Діаграма 3.2.1.

Виробничий травматизм на залізничному транспорті України за 1992 - 2017 роки



В регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця» у 2017 році виробничий травматизм за звітними даними характеризується наступними показниками:

Таблиця 3.2.1. – Загальні показники виробничого травматизму.

| | 2016 | 2017 | |
|--------------------------------------|------|------|-------|
| Загальна кількість випадків | 71 | 79 | +8 |
| Загальна кількість потерпілих | 75 | 85 | +10 |
| у тому числі: | | | |
| із смертельним наслідком | 14 | 17 | +3 |
| з інвалідним наслідком | 13 | 16 | +3 |
| Кількість групових нещасних випадків | 4 | 4 | 0 |
| Кількість днів непрацездатності | 3563 | 5396 | +1833 |

| | | | |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Загальна кількість потерпілих в регіональних філіях у тому числі: | 64 | 70 | +6 |
| Донецька залізниця | 16 | 11 | -5 |
| Львівська залізниця | 9 | 9 | 0 |
| Одеська залізниця | 9 | 11 | +2 |
| Придніпровська залізниця | 9 | 18 | +9 |
| Південно-Західна залізниця | 13 | 13 | 0 |
| Південна залізниця | 8 | 7 | -1 |
| Загальна кількість потерпілих у філіях, ПрАТ, що підпорядковані ПАТ «Укрзалізниця» у тому числі: | 11 | 16 | +5 |
| Філії ЦВ | 3 | 1 | -2 |
| Філія «ПК» | 0 | 9 | +9 |
| Філія «ЦБМЕС» | 0 | 1 | +1 |
| Філія «ЦУП» | 1 | 1 | 0 |
| Філія «ЦРЕКМ» | 1 | 2 | +1 |
| ПрАТ та інші | 6 | 2 | -4 |

Примітка:

Філії ЦВ: «СВРЗ», «ДВРЗ»

Інші: «ЦОЗ», ПрАТ Львівський ЛРЗ, Київський ЕВРЗ, Коростенський ЗЗШ, Запорізький ЕРЗ, департаменти ЦТ, ЦКРУ

Таблиця 3.2.2 – Показники виробничого травматизму в регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця»

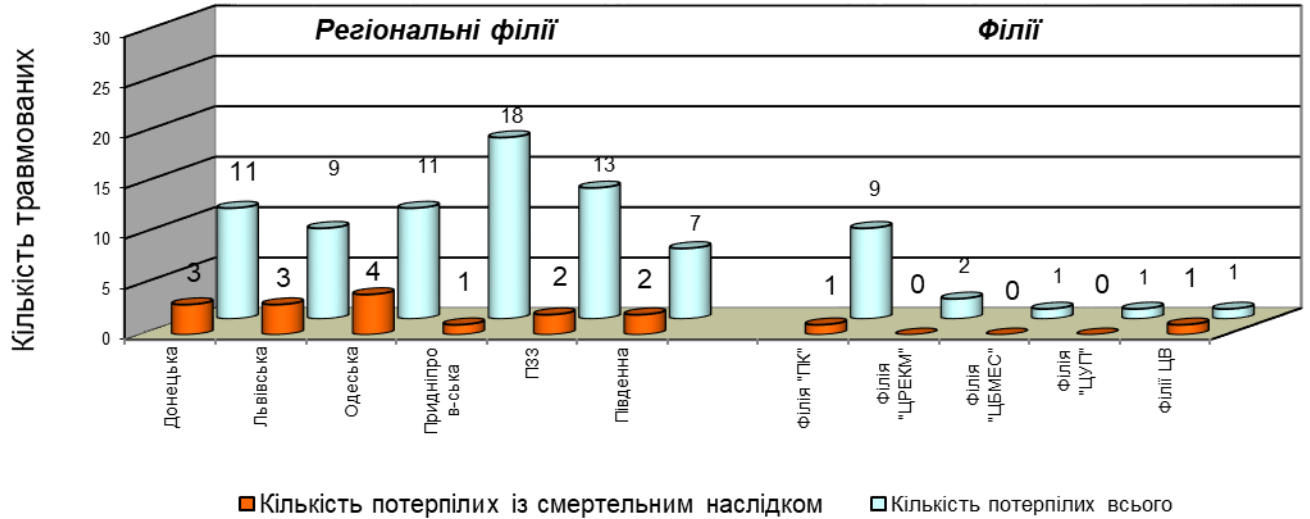
| Філії | Усього випадків | | Усього потерпілих | | В тому числі | | | | | | Втрата людиноднів | |
|-----------------------------|-----------------|-----------|-------------------|-----------|--------------------------|-----------|------------------------|-----------|---------------------------------|-----------|-------------------|-------------|
| | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | Із смертельним наслідком | | З інвалідним наслідком | | З тимчасов. втратою працездатн. | | 2016 | 2017 |
| | | | | | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | | |
| 1 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Донецька залізниця | 15 | 11 | 16 | 11 | 1 | 3 | 2 | 2 | 13 | 6 | 750 | 1083 |
| Львівська залізниця | 8 | 9 | 9 | 9 | 4 | 3 | 2 | 2 | 3 | 4 | 217 | 497 |
| Одеська залізниця | 9 | 10 | 9 | 11 | 1 | 4 | 1 | 3 | 7 | 4 | 228 | 910 |
| Придніпр. залізниця | 9 | 15 | 9 | 18 | 2 | 1 | 5 | 5 | 2 | 12 | 657 | 1089 |
| Півд.-Зах. залізниця | 11 | 11 | 13 | 13 | 2 | 2 | 3 | 3 | 8 | 8 | 1085 | 1369 |
| Південна залізниця | 8 | 7 | 8 | 7 | 2 | 2 | | | 6 | 5 | 124 | 102 |
| Разом | 60 | 63 | 64 | 69 | 12 | 15 | 13 | 15 | 39 | 39 | 3061 | 5050 |
| Дарницький ВРЗ | 2 | | 2 | | 1 | | | | 1 | | 31 | |
| Стрийський ВРЗ | 1 | 1 | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | | 20 | |
| Разом по ЦВ | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | | | 2 | | 51 | |
| Філія "ЦБМЕС" | | 1 | | 1 | | | | | | 1 | | 61 |
| Філія "ПК" | | 9 | | 9 | | 1 | | 1 | | 7 | | |
| Філія "ЦУП" | 1 | 1 | 1 | 1 | | | | | 1 | 1 | 176 | 111 |
| Філія "ЦРЕКМ" | 1 | 2 | 1 | 2 | | | | | 1 | 2 | 64 | 41 |
| Разом по філіях | 5 | 14 | 5 | 14 | 1 | 2 | | 1 | 4 | 11 | 291 | 213 |
| ПрАТ | 4 | 1 | 4 | 1 | | | | | 4 | 1 | 167 | 65 |
| Інші | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | 44 | 68 |
| Філії, ПрАТ та інші: | 11 | 16 | 11 | 16 | 2 | 2 | | 1 | 9 | 13 | 502 | 346 |
| УСЬОГО по ПАТ "УЗ" | 71 | 79 | 75 | 85 | 14 | 17 | 13 | 16 | 48 | 52 | 3563 | 5396 |

Таблиця 3.2.3 – Розподіл нещасних випадків по регіональних філіях та філіях ПАТ «Укрзалізниця»

| № п/п | Найменування регіональних філій та філій | Кількість потерпілих за 12 місяців 2017 року | % від загальної кількості потерпілих |
|------------------------------|--|--|--------------------------------------|
| 1. | Донецька залізниця | 11 | 12,9 |
| 2. | Львівська залізниця | 9 | 10,6 |
| 3. | Одеська залізниця | 11 | 12,9 |
| 4. | Придніпровська | 18 | 21,2 |
| 5. | Південно-Західна | 13 | 15,3 |
| 6. | Південна залізниця | 7 | 8,2 |
| Разом по регіональним | | 69 | 81,2 |
| 7. | Філії ЦВ | 1 | 1,2 |
| 8. | Філія «ЦБМЕС» | 1 | 1,2 |
| 9. | Філія «ПК» | 9 | 10,6 |
| 10. | Філія «ЦУП» | 1 | 1,2 |
| 11. | Філія «ЦРЕКМ» | 2 | 2,4 |
| 10. | ПрАТ | 1 | 1,2 |
| 11. | Інші | 1 | 1,2 |
| Разом по ПАТ | | 85 | 100,0 |

Діаграма 3.2.2.

**Діаграма виробничого травматизму в ПАТ "Укрзалізниця"
за 12 місяців 2017 року**



Таблиця 3.2.4 Розподіл потерпілих за професіями

| №№ п/п | Професії | Кількість потерпілих | % від загальної кількості |
|-----------|---|-------------------------|---------------------------------|
| 1. | Монтер колії | 10 | 11,8 |
| 2. | Машиніст, помічник машиніста | 9 | 10,6 |
| 3. | Електромонтер, електромеханік, електрозварювальник, слюсар-електрик | 9 | 10,6 |
| 4. | Провідник пасажирських вагонів | 9 | 10,6 |
| 5. | Слюсар з ремонту рухомого складу, локомотивів | 6 | 7,1 |
| 6. | Складач поїздів | 5 | 5,9 |
| 7. | Стрелець, старший стрелець | 5 | 5,9 |
| 8. | Машиніст залізнично-будівельних машин | 4 | 4,7 |
| 9. | Маляр, штукатур | 3 | 3,5 |
| 10. | Начальник дистанції колії, начальник дільниці, начальник відділу реклами | 3 | 3,5 |
| 11. | Регулювальник швидкості руху | 3 | 3,5 |
| 12. | Майстер виробничої дільниці, в.о. майстра шляхового, майстер пункту технічного обслуговування вагонів | 3 | 3,5 |

| | | | |
|----------------|---|-----------|------------|
| 13. | Касир квитковий (роз'їзний) | 2 | 2,4 |
| 14. | Столяр, верстатник деревообробних верстатів | 2 | 2,4 |
| 15. | Машиніст насосної установки | 1 | 1,2 |
| 16. | Експедитор | 1 | 1,2 |
| 17. | Оператор станційного технологічного центру | 1 | 1,2 |
| 18. | Лісоруб | 1 | 1,2 |
| 19. | Черговий по переїзду | 1 | 1,2 |
| 20. | Прибиральник виробничих приміщень | 1 | 1,2 |
| 21. | Помічник начальника департаменту | 1 | 1,2 |
| 22. | Водій автотранспортних засобів | 1 | 1,2 |
| 23. | Чистильник | 1 | 1,2 |
| 24. | Охоронник | 1 | 1,2 |
| 25. | Сигналіст | 1 | 1,2 |
| 26. | Технік | 1 | 1,2 |
| Усього: | | 85 | 100 |

Розподіл нещасних випадків виробничого травматизму за основними травмуючими факторами та причинами

(відповідно до класифікатора Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві)

Вид події, що призвела до нещасного випадку

Таблиця 3.2.5

| <i>Код</i> | <i>Вид події</i> | <i>Кількість потерпілих</i> | <i>% від загальної кількості</i> |
|------------|---|-----------------------------|----------------------------------|
| 01 | Пригоди (події) на транспорті | | |
| 01.1 | дорожньо-транспортна пригода на дорогах (шляхах) загального користування, у тому числі: | 5 | 5,9 |
| 01.2.1 | наїзд транспортних засобів на потерпілого | 4 | 4,7 |
| 01.5 | транспортна подія на залізничному транспорті | 12 | 14,1 |
| 02 | Падіння потерпілого, у тому числі: | 3 | 3,5 |
| 02.1 | під час пересування | 17 | 20,0 |
| 02.2 | з висоти | 11 | 12,9 |
| 02.3 | в колодязь, ємність, яму тощо | 1 | 1,2 |
| 03 | Падіння, обрушення, обвалення предметів, матеріалів, породи, ґрунту тощо, у тому числі: | 2 | 2,4 |
| 03.4 | падіння устаткування (обладнання) або його конструктивних елементів | 1 | 1,2 |
| 04 | Дія предметів та деталей, що рухаються, розлітаються, обертаються, у тому числі: | 4 | 4,7 |

| | | | |
|---------------|--|-----------|--------------|
| 04.1 | дія рухомих і таких, що обертаються, деталей обладнання, машин і механізмів | 5 | 5,9 |
| 04.2 | дія предметів, що розлітаються в результаті вибуху або руйнування приладів, посудин, які перебувають під тиском, у вакуумі | 1 | 1,2 |
| 05 | Ураження електричним струмом, у тому числі: | 2 | 2,4 |
| 05.1 | У разі доторкання до ліній електропередачі та обірваних проводів | 1 | 1,2 |
| 05.2 | У разі наближення на недопустиму відстань до струмоведучих частин, що перебувають під напругою | 1 | 1,2 |
| 06 | Дія температур, у тому числі: | | |
| 06.1 | дія підвищених температур (крім пожежі) | 1 | 1,2 |
| 14 | Навмисне вбивство або травма, заподіяна іншою особою | 6 | 7,1 |
| 23 | Інші види | 8 | 9,4 |
| Разом: | | 85 | 100,0 |

Примітка: Інші види (23) - потрапляння масла в обличчя, удар ломом по щелепі, травмування внаслідок руйнування скла, потрапляння стороннього предмету в око, перелом пальця внаслідок удару ломом, ампутація фаланги пальця внаслідок потрапляння в отвір дверей пасажирського вагону, влучення в око костилія.

Таблиця 3.2.6. **Причини нещасних випадків**

| <i>Код</i> | <i>Причини</i> | <i>Кількість травмованих</i> | <i>% від загальної кількості</i> |
|----------------------------|---|------------------------------|----------------------------------|
| | <i>Технічні</i> | 5 | 5,9 |
| 01 | Конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність засобів виробництва | 1 | 1,2 |
| 02 | Конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність транспортних засобів | 1 | 1,2 |
| 06 06.3 | Незадовільний технічний стан, у тому числі: транспортних засобів | 1 | 1,2 |
| 08 | Інші | 2 | 2,4 |
| | <i>Організаційні</i> | 58 | 68,2 |
| 10.1 | Відсутність або неякісне проведення інструктажу | 1 | 1,2 |
| 19 | Порушення вимог безпеки під час експлуатації обладнання, устаткування, машин, механізмів тощо | 1 | 1,2 |
| 21 | Порушення правил безпеки руху | 3 | 3,5 |
| 22 | Незастосування засобів індивідуального захисту | 2 | 2,4 |
| <i>продовження таблиці</i> | | | |
| 24 | Порушення трудової і виробничої дисципліни, у тому числі: | 4 | 4,7 |
| 24.1 | невиконання посадових обов'язків | 6 | 7,1 |
| 24.2 | невиконання вимог інструкцій з охорони праці | 36 | 42,4 |

| | | | |
|---------------|---|-----------|---------------|
| 25 | Інші | 5 | 5,9 |
| | Психофізіологічні: | 22 | 25,9 |
| 31 | Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб | 9 | 10,6 |
| 32 | Особиста необережність потерпілого | 12 | 14,1 |
| 33 | Інші причини | 1 | 1,2 |
| Разом: | | 85 | 100,00 |

У ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» у 2018 році стався 1 випадок травмування на виробництві.

14.03.2017 року 10 годин 40 хв. монтер колії Ізмаїльської філії ПрАТ «Київ - Дніпровське МППЗТ» Малайрев Павло Кирилович 1979 р.н., при виконанні роботи по демонтажу дефектних рейок с колії №4, намагався відкрутити заіржавівшу гайку, ключем відкрутити не зміг та прийняв рішення збити гайку молотком. Малайрев П.К. взяв колійний молоток та ударив по гайці, при ударі молотком гайка розлетілась на декілька кусків один з яких пошкодив праве око.

Комісія з розслідування нещасного випадку встановила, що основною причиною настання нещасного випадку, яка привела до травмування є невиконання потерпілим вимог інструкції з охорони праці для монтера колії: п.3.2. «забороняється збивати гайку ударом молотка», а також супутня – організаційна: невиконання посадових обов'язків посадової інструкції дорожнього майстра, а саме: здійснював недостатній контроль при виконанні монтерами колії ремонтних робіт.

Тривалість тимчасової непрацездатності Малайрева П.К., склала 35 календарних дні.

Наслідок нещасного випадку – III група інвалідності з втратою працездатності 55%. З 18.04.2017 року Малайрев П.К., працює сторожем Ізмаїльської філії.

3.3. Морський та річковий транспорт

Протягом 2017 року у морських та річкових портах сталося 17 нещасних випадків пов'язаних з виробництвом.

Аналіз цих випадків приведений у таблиці 3.3.1

Таблиця 3.3.1.

| № п/п | ДП морські торговельні порти | Дата нещасного випадку | П.І.Б. потерпілого | Діагноз | Обставини нещасного випадка | Причини нещасного випадка |
|-------|---|------------------------|---|--|--|---|
| 1. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 15.01.17 07.30 год | Черватюк Т.І 1957 р.н. Оператор заправних станцій | Струс головного мозку. Ангіопатія сітчатки. | Виходячи із приміщення операторської АЗС № 2, послизнулася на плитці біля дверей і впала. | психофізіологічна |
| 2. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Южний» | 27.01.17 23.10 год. | Костинчук Р.М. 1980 р.н. Докер-механізатор | Відкриті переломи обох ніг | Під час розформування автотранспорту штабелю сталю листів розсипом для його подальшого навантаження на судно, стався зсув кількох листів якими було травмовано Костинчука Р.М. | організаційна порушення технологічного процесу. |

| | | | | | | |
|----|---|------------------------|---|--|--|--|
| 3. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 26.01.17 14.10 | Плохотнюк О.М. Електрогазозварник РБУ | Травматична ампутація 1 пальця лівої кисті | При падінні на підлогу з увімкненою кутовою шліфувальною машинкою наніс собі травму великого пальця лівої кисті | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці |
| 4. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 06.03.2017 14.30 | Репнов М.В. токарь БТОФ | Перелом кісток правого передпліччя Травматична ампутація нігтьової фаланги 1-го пальця. | Під час шліфування деталей на токарному верстаті відбулося механічне захоплення долоні потерпілого рухомих механізмом верстака | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці |
| 5. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 21.03.17 01.00 год. | Петренко В.П. 1983 р.н. Докер-механізатор | Ерозія роговиці правого ока | Під час проведення робіт по кріпленню сталевих стрічкою сталі в рулонах у трюмі №3 т/х «Solent» отримав удар сталевим стрічкою в | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці |

| | | | | | | |
|----|---|------------------------|--|---|--|---|
| 6. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 28.04.17 02.45 год. | Сікорський О.Б. 1964 р.н. Докер-механізатор Контейнерний термінал | Рубана рана зовнішньої поверхні лівої стопи. Перелом плюснової кістки. | Під час зняття стропів з ковша –самовідцепа отримав травму лівої ноги | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці |
| 7. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 28.04.17 11.00 год. | Фірсова В.А. 1965 р.н. Завідуюча господарством | Струс головного мозку. Забій м'яких тканин правої щоки. | На території СП «Чайка» під час огляду будинків на їх цілісність незнайомий чоловік підбіг до Фірсової В.А. збив її з ніг і почав наносити удари ногами по голові. | Психофізіологічна. |
| 8. | Державне підприємство «Маріупольський морський торговельний порт» | 14.05.17 07.20 год. | Корольов Є.В. 1981 р.н. Докер-механізатор 3 вантажний район | Рубана непроникаюча рана лівого коліна | При виконанні робіт по закріпленню вантажу спіткнувся і при падінні на поверхню зачепився коліном за край сляба. | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці: |

| | | | | | | |
|-----|--|-------------------------|--|--|---|--|
| 9. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Южний» | 19.05.17 09.40 год | Стоян В.В. 1986 р.н. водій автотранспортних засобів | Закритий перелом медіального виростка правого колінного суглоба. Гемартроз. | В м. Одеса на вул. Миколаївська дорога сталося ДТП, лобове зіткнення автомобіля МАЗ під керуванням Стояна В.В. та автобуса Богдан. | організаційна порушення правил безпеки дорожнього руху України |
| 10. | Державне підприємство «Бердянський морський торговельний порт» | 03.06.17 11. 15 год | Авілов В. М. Докер - механізатор | Черепно-мозкова травма. Струс головного мозку. | Докер-механізатор Авілов В.М. спускався по сходях з ЕПК №27, при цьому захисну каску залишив в кабіні ЕПК, оступився і впав на маршовий майданчик. | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці: |
| 11. | Державне підприємство «Бердянський морський торговельний порт» | 20.06.17. 21. 30 год | Рунчев В. І. Докер - механізатор | Тупа травма лівого ока, гіфема, частковий гемофтальм, набряк сітківки. | пневматичним обладнанням на кріпленні рулонної сталі в трюмі теплоходу. Шланг, який подає повітря на прилад для натягування сталевих стрічки відірвався та вдарив Рунчева В.І. в око. | організаційна Порушення інструкції. |

| | | | | | | |
|-----|--|------------------------|-----------------------------------|---|---|--|
| 12. | Державне підприємство «Бердянський морський торговельний порт» | 15.07.17 19.15 год. | Мороз В.С. Докер - механізатор | Закритий перелом шиловидного відростку лівої променевої кістки зі зміщенням | Під час застропки автонавантажувача «Кальмар» Мороз В.С. знаходився на противазі автонавантажувача та притримував сталевий строп з гачком, щоб він не випав з проушини. В момент натягу стропа він отримав удар стропом по кисті лівої руки і отримав травму. | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці: |
| 13. | Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт» | 14.08.17 07.00 год. | Головченко О.І. | Перелом 3-х ребер | Під час переходу через вулицю Деволанівську на території Одеського морського порту був збитий ковшовим навантажувачем ТОВ «Металзюкрейна корп. ЛТД» | організаційна порушення правил безпеки дорожнього руху України |

| | | | | | | |
|-----|--|------------------------|---|---|---|---|
| 14. | Державне підприємство «Одеський морський торговельний порт» | 23.09.17 | Терещенко А.О. 1966 р.н. Моторист 1 класу Доково-комплексного цеху ВСП «Судоверф «Україна» | Відкриті переломи 4-5 плюсневих кісток лівої стопи зі зміщенням відламків. | плавдоці №4 під час заведення судна «Вінниця» до доку при пересувані судна був придавлений візком який заводить за допомогою швартового кінця судно до | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці: |
| 15. | Державне підприємство «Бердянський морський торговельний порт» | 05.10.17 10.40 год. | Малярчук С.М. Докер - механізатор | Численні рвано-размозжені рани 2-3-4 пальців лівої кисті з дефектом м'яких тканин | При вивантажені сталі в рулонах з напіввагону Малярчук С.М. перебував у напіввагон В цей час кранівник, без команди від Малярчука С.М. опустил кліщі, внаслідок чого кліщі затиснули ліву руку Малярчука С.М. | організаційна невиконання вимог інструкції з охорони праці: |

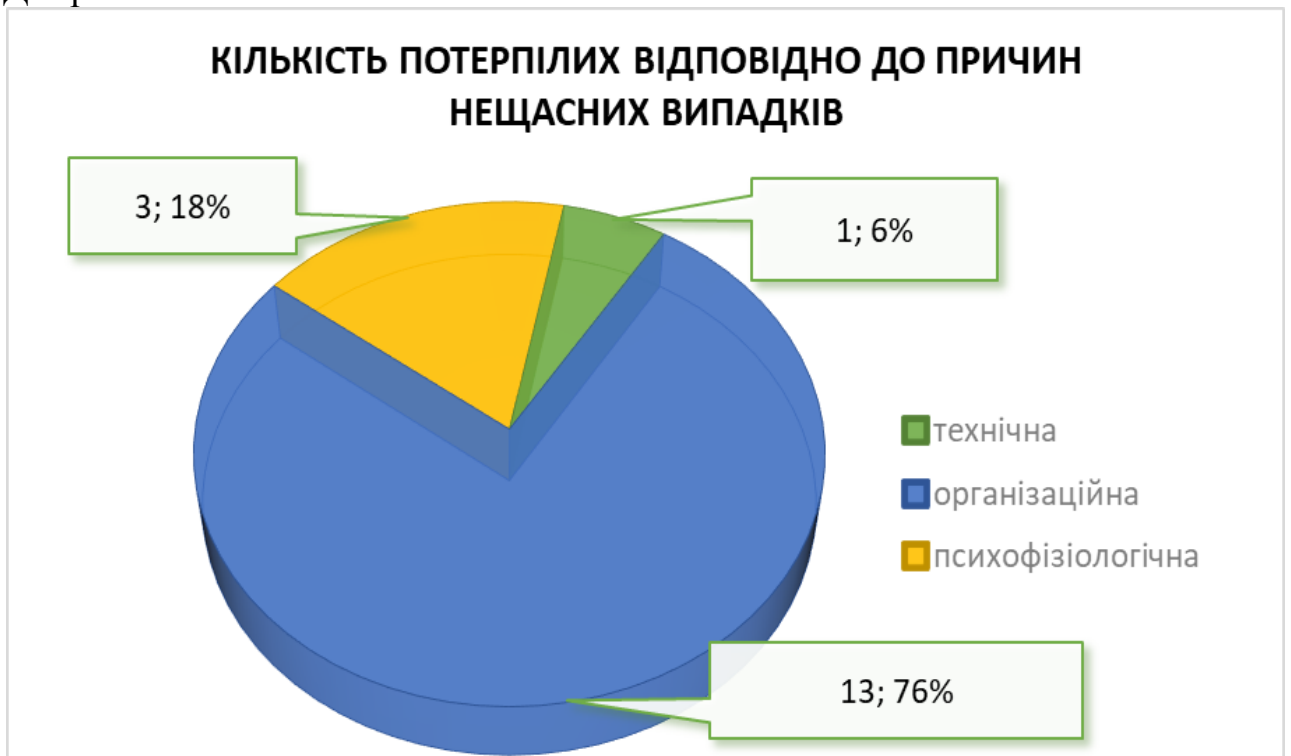
| | | | | | | |
|-----|---|----------|--|---|---|--------------------|
| 16. | Державне підприємство «Маріупольський морський торговельний порт» | 02.11.17 | Годжек В.В. 1989 р.н. Слюсар з ремонту та обслуговування перевантажувальних машин 5 р. | Закритий перелом шийки лівої плечової кістки зі зміщенням | При виконанні профілактичного огляду обладнання вуглевантажувального комплексу, рухаючись вздовж галереї вправ з висоти шість метрів. | Технічна. |
| 17. | Державне підприємство «Морський торговельний порт «Чорноморськ» | 09.11.17 | Маркарова Л. В. | Закритий перелом зовнішньої кісточки лівого гомілковостопного суглобу зі зміщенням уламків. | При переміщенні сходами вниз, оступилася та впала | Психофізіологічна. |

Причини нещасних випадків

Таблиця 3.7

| Код | Причини | Кількість травмованих | % від загальної кількості |
|-------------------|---|-----------------------|---------------------------|
| | Технічні | 1 | 5,9 |
| 01 | Конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність засобів виробництва | 1 | 5,9 |
| | Організаційні | 13 | 76,5 |
| 18 | Порушення технологічного процесу | 1 | 5,9 |
| 19 | Порушення вимог безпеки під час експлуатації обладнання, устаткування, машин, механізмів тощо | 1 | 5,9 |
| 21 | Порушення правил безпеки руху | 2 | 11,8 |
| 22 | Незастосування засобів індивідуального захисту | 1 | 5,9 |
| 24 24.2 | Порушення трудової і виробничої дисципліни, у тому числі: невиконання вимог інструкцій з охорони праці | 8 | 47,0 |
| | Психофізіологічні: | 3 | 17,6 |
| 31 | Травмування внаслідок протиправних дій інших осіб | 1 | 5,9 |
| 32 | Особиста необережність потерпілого | 2 | 11,7 |
| Разом: | | 17 | 100,00 |

Викладений розподіл ілюструється наступною діаграмою:
Діаграма 3.3.1



3.4. Авіаційний транспорт.

У 2017 році зафіксовано достатньо високий рівень охорони праці на підприємствах авіаційного транспорту - було зареєстровано лише один нещасний випадок на підприємстві ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль»:

в результаті невиконання посадових обов'язків потерпіла, виконуючи невластиву їй роботу спіткнулась, упала та отримала травму лівого передпліччя.

Згідно з висновком комісії з розслідування, випадок визнано пов'язаним з виробництвом. Основна причина настання нещасного випадку – невиконання потерпілою посадових обов'язків.

3.5. Дорожнє господарство

Внаслідок нещасних випадків пов'язаних з виробництвом у звітному році травмовано 21 працівника галузі дорожнього господарства.

Усі потерпілі – працівники ПАТ «ДАК «Автомобільні дороги України», де у 2017 році сталося 19 нещасних випадків, оформлених актами за формами Н-5 та Н-1, у тому числі 6 – зі смертельними наслідками та 2 випадки групового травмування. Внаслідок зазначених нещасних випадків 6 осіб загинуло та 15 отримали травми різного ступеню важкості.

У результаті травм, отриманих на виробництві, двом працівникам, які отримали травми внаслідок нещасних випадків пов'язаних з виробництвом встановлена інвалідність.

Випадки виробничого травматизму зафіксовані в Закарпатському обласному управлінні - 2 випадки, у т.ч. 1 зі смертельним наслідком, Київському обласному управлінні - 2 випадки (1 зі смертельним наслідком), Дніпропетровському, Одеському, Сумському та Хмельницькому обласних управлінь по 1 смертельному випадку, в Харківському обласному управлінні - 2 випадки, в Херсонському обласному управлінні - 2 випадки (1 груповий), Тернопільському обласному управлінні - 1 груповий, в Волинському, Івано-Франківському, Луганському та Полтавському обласних управліннях по 1 випадку.

Основними видами подій, що призвели до травмування під час нещасних випадків пов'язаних з виробництвом стали:

- пригоди на транспорті – 11 осіб (52% від загальної кількості травмованих);
- падіння потерпілого – 5 осіб (24% від загальної кількості травмованих);
- падіння, обрушення, обвалення предметів - 1 особа (5% від загальної кількості травмованих);
- дія предметів, що рухаються, розлітаються, обертаються – 2 особи (10% від загальної кількості травмованих);
- інші види подій - 1 особа (5% від загальної кількості травмованих);
- погіршення стану здоров'я - 1 особа (5% від загальної кількості травмованих).

Зазначені статистичні дані ілюструються наступною діаграмою.
Діаграма 3.5.1.



За основними причинами настання нещасного випадку найбільше потерпілих внаслідок організаційних причин - 18 осіб, або 86% від загальної кількості травмованих, у т.ч. 6 осіб (33%) травмовано внаслідок дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв стороннього транспорту;
внаслідок технічних причин – 2 особи (9%);
внаслідок психофізичних причин – 1 особа (5%).

Зазначену інформацію ілюструє наступна діаграма.

Діаграма 3.5.2.



4. Заходи щодо зниження виробничого травматизму на підприємствах

Кожна з галузей транспортної інфраструктури, про які йшлося у даному аналізі має свою специфіку, яка впливає на рівень виробничого травматизму на її підприємствах. Проте, з огляду на цифри та факти, які викладені вище, можна зробити узагальнюючу оцінку: основна причина нещасних випадків у 2017 році, як з тимчасовою втратою працездатності, так і зі смертельними наслідками, є організаційна.

У розділі 2. «Причини настання нещасного випадку» Класифікатора Додатку 4 до Порядку проведення розслідування та ведення обліку нещасних випадків, професійних захворювань і аварій на виробництві, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.11.2011 № 1232, визначено 17 різновидів причин нещасних випадків.

Внаслідок аналізу причин нещасних випадків пов'язаних з виробництвом, зокрема, в Укрпошті, де рівень виробничого травматизму зростає, особливо на тлі зменшення кількості працюючих, впливає висновок про неякісне проведення інструктажів працівникам.

Причини неякісного інструктажу можливі наступні:

особи, які проводять інструктажі, а це – безпосередні керівники працюючих, не навчені з питань охорони праці на належному рівні;
інструктажі з питань охорони праці проводяться формально.

З огляду на викладене основним завданням керівників підприємств, служб охорони праці підприємств встановити посилений контроль за проведенням інструктажів на робочих місцях. Усі випадки травмування, причиною яких встановлено недотримання інструкцій з охорони праці мають ставитися на контроль якості проведення інструктажів. Посадові особи причетні до проведення інструктажів зобов'язані проходити позачергове навчання та перевірку знань з питань охорони праці.

Крім цього, зниження рівня виробничого травматизму залежить від неухильного виконання обов'язків керівниками всіх рівнів, що полягає у створенні на кожному робочому місці в кожному структурному (виробничому) підрозділі умов праці, що відповідають вимогам нормативно-правових актів з охорони праці.

Забезпечення необхідним спецодягом, спецвзуттям, засобами зв'язку, усунення небезпечних факторів, організація роботи на висоті та в електроустановках, утримання робочих місць, службових проходів та маршрутів доставки, забезпечення необхідного рівня освітлення робочих зон, повинні бути постійно в полі зору керівників. Кожне найменше порушення вимог охорони праці в небезпечній зоні повинне бути предметом принципового реагування та оперативного розгляду.

Більшість зазначених заходів не потребують значних фінансових витрат на їх реалізацію. Проте необхідне відповідальне виконання своїх посадових обов'язків керівниками усіх рівнів та дотримання працівниками вимог

інструкцій з охорони праці, технології виконання робіт, посадових інструкцій, відповідного рівня трудової та виробничої дисципліни.

Необхідно також спрямувати зусилля на інформаційно-роз'яснювальну роботу щодо важливості охорони праці та безпечної життєдіяльності з метою змінити менталітет та загальне ставлення до охорони праці, як до другорядного питання. Необхідно підняти рівень культури праці щодо унеможливлення вживання на роботі алкоголю, нехтування загально прийнятих норм поведінки під час виконання трудових обов'язків.

Найкращою мотивацією працівника щодо дотримання ним безпечних умов праці повинно бути збереження його особистого життя та здоров'я.

З метою поліпшення стану охорони праці та попередження травматизму на виробництві пропонується:

Укравтодору, ПАТ «Укрпошта», ДП «Адміністрація морських портів України», ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», іншим підприємствам, установам та організаціям, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, з метою покращення стану охорони праці, зменшення виробничого травматизму (в межах компетенції):

1. Забезпечити виконання частини II протокольного рішення засідання Комісії Міністерства інфраструктури України з питань безпеки транспорту від 30.03.2018 щодо питань охорони праці .

2. Постійно аналізувати ефективність роботи служб охорони праці.

3. Забезпечити працівникам постійний доступ для ознайомлення з Правилами внутрішнього трудового розпорядку, технологічними картами виконання робіт з підвищеною небезпекою, інструкціями з охорони праці на робочих місцях.

4. Активізувати роботу комісій з питань охорони праці підприємств та служб охорони праці за напрямками:

- контроль проведення навчання та перевірки знань, інструктажів з питань охорони праці;

- контроль режиму праці та відпочинку працівників;

- контроль забезпечення працівників спецодягом, спецвзуттям, засобами індивідуального захисту та застосування працівниками спецодягу та інших ЗІЗ у процесі роботи.

- своєчасно видавати молоко працівникам, робота яких, пов'язана зі шкідливими умовами праці (за результатами проведення атестації робочих місць за умовами праці).

5. Актуалізувати діючі на підприємствах системи управління охороною праці підприємств відповідно до вимог ДСТУ OHSAS 18001:2010 з урахуванням виробничо-технологічних особливостей підприємств.