



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ
ДЕПАРТАМЕНТ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

**АНАЛІЗ
СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА
ТА АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ
ЗА 2014 РІК**



Київ 2015

ПІДГОТОВЛЕНО:

Департаментом безпеки на транспорті Міністерства інфраструктури України

ПІДГОТУВАЛИ:

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

Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік

Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2014 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 2014 року, та містить інформаційно-аналітичні матеріали про стан: 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 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 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 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

№ розділу / підрозділу	Назва розділу (підрозділу)	Сторінка
	Умовні позначення та скорочення	4
	Вступ	5
1.	Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік	16
2.	Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2014 рік	25
2.1.	Авіаційний транспорт	25
2.2.	Водний транспорт	39
2.2.1.	Морський та річковий транспорт	39
2.2.2.	Маломірні (малі) судна	46
2.3.	Залізничний транспорт	51
2.3.1.	Залізничний транспорт загального користування	51
2.3.2.	Міжгалузевий промисловий залізничний транспорт	77
2.3.3.	Безпека руху на залізничних переїздах	81
2.4.	Міський електричний транспорт	86
2.5.	Автомобільний транспорт	93
2.5.1.	Автомобільний транспорт загального користування	93
2.5.2.	Відомчий автомобільний транспорт	109
2.6.	Дорожнє господарство	116
2.7.	Перевезення небезпечних вантажів	119

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ ТА СКОРОЧЕННЯ

1. Умовні позначення, що використовуються в Аналізі	
АЗП	авіація загального призначення
АМП	аварійна морська подія
АП	аварійна подія
ДТП	дорожньо-транспортна пригода
ЗПС	злітно-посадкова смуга
ОПР	організація повітряного руху
ПС	повітряне судно
2. Скорочення, що використовуються в Аналізі	
Державіаслужба	Державна авіаційна служба України
Держспецтрансслужба	Державна спеціальна служба транспорту
ДП «АМПУ»	державне підприємство «Адміністрація морських портів України»
ДП «Державтотранс-НДІпроект»	Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут»
ЄС	Європейський Союз
ІКАО	Міжнародна організація цивільної авіації
ІМО	Міжнародна морська організація
КМДА	Київська міська державна адміністрація
МВС	Міністерство внутрішніх справ України
Мінінфраструктури	Міністерство інфраструктури України
Мінрегіон	Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України
МОЗ	Міністерство охорони здоров'я України
МОН	Міністерство освіти і науки України
Нацдержслужба	Національне агентство України з питань державної служби
НБРЦА	Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами
ООН	Організація Об'єднаних Націй
ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ»	Приватне акціонерне товариство «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту»
УДППЗ «Укрпошта»	Українське державне підприємство поштового зв'язку «Укрпошта»
Укрзалізниця	Державна адміністрація залізничного транспорту України
Укрморрічінспекція	Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті
Укртрансінспекція	Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті
Укртрансбезпека	Державна служба України з безпеки на транспорті

ВСТУП

Протягом 2014 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), залізничному транспорті, у дорожньому господарстві та поштовому зв'язку, 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 Міністерства інфраструктури системних заходів щодо забезпечення належного рівня безпеки на транспорті та проведення роботи по попередженню транспортних подій, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

При загальному зменшенні у 2014 році кількості аварійних подій на транспорті на 9,4 % (з 3271 події до 2964 подій) збільшилася тяжкість цих подій. Зокрема, кількість загиблих зросла на 16,7 % (з 72 до 84 осіб), а кількість травмованих зросла на 2,3 % (з 967 до 989 осіб).

За абсолютними показниками аварійності за 2014 рік в порівнянні з аналогічним періодом минулого року на авіаційному транспорті сталося на 40,5 % менше авіаційних подій та інцидентів, на водному транспорті відбулося зменшення кількості аварійних подій на 62 %, на залізничному – транспортних подій на 6,3 %, на міському електричному та автомобільному транспорті загального користування – ДТП на 16,6 % та 6,9 %, відповідно.

Водночас збільшилась кількість загиблих на автомобільному транспорті загального користування (на 9,1 % – з 55 осіб до 60), загиблих і травмованих на міському електричному транспорті (у 4,5 рази – з 2 осіб до 9 та у 3,2 рази – з 29 до 93 осіб, відповідно).

Також у 2014 році при зменшенні кількості ДТП на залізничних переїздах на 27,7 % у порівнянні з аналогічним періодом минулого року та кількості загиблих на 17,4 % (з 23 до 19 осіб), відбулося збільшення кількості травмованих на 25,9 % (з 27 до 34 осіб).

Слід зазначити, що у 2014 році питання щодо стану справ з безпеки руху, польотів, судноплавства розглядалися:

у лютому – за підсумками 2013 року на засіданні Комісії Міністерства інфраструктури України з питань безпеки транспорту;

у липні – за підсумками I півріччя 2014 року на засіданні Колегії Міністерства інфраструктури України (відповідне рішення введено в дію наказом Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 462).

У лютому 2015 року передбачалося розглянути питання щодо стану справ з безпеки руху, польотів, судноплавства за підсумками всього 2014 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 поштового зв'язку проводились планові «Дні безпеки».

За результатами опрацювання матеріалів, наданих Укртрансінспекцією, Укрморречінспекцією, Державіаслужбою, Укравтодором, Укрзалізницею, Держспецтрансслужбою, НБРЦА, ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», УДППЗ «Укрпошта», ДП «АМПУ», державними підприємствами – морськими торговельними портами України, Мінінфраструктури в першому кварталі 2014 року підготовлено аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні за 2013 рік, який розміщено на офіційному веб-сайті Мінінфраструктури.

Водночас, з метою розробки, впровадження та здійснення контролю за дотриманням галуззю цивільної авіації України принципів, положень і основоположних вимог щодо функціонування ефективної системи нагляду за безпекою польотів як ключового елементу державної політики у галузі безпеки цивільної авіації, для покращення стану безпеки польотів на авіаційному транспорті прийнято наказ Мінінфраструктури від 15.01.2014 № 18 «Про затвердження Галузевої програми з безпеки польотів на 2014-2016 роки», розроблений Державіаслужбою спільно з Департаментом безпеки Мінінфраструктури.

Метою затвердженої Галузевої програми з безпеки польотів на 2014-2016 роки є забезпечення значного прогресу у формуванні і впровадженні нових, проактивних підходів до забезпечення безпеки польотів на основі аналізу ризиків і прогнозних методів управління безпекою польотів шляхом:

- впровадження системи управління безпекою польотів з урахуванням специфіки і характеру діяльності стандартів ІКАО;

- створення і забезпечення функціонування баз даних авіаційних подій та інцидентів, системи обміну інформацією з безпеки польотів на основі та з використанням таксономії ADREP ІКАО;

- удосконалення та оновлення законодавчих та регуляторних актів стосовно системи нагляду і управління безпекою польотів, методів та процедур контролю за ефективністю функціонування систем управління безпекою польотів, процедур сертифікації постачальників послуг.

Протягом 2014 року проводилась робота з виконання заходів, передбачених Планом заходів з реалізації Галузевої програми з безпеки польотів на 2014-2016 роки.

З метою забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті, для зниження рівня аварійності та тяжкості наслідків ДТП, і як наслідок – забезпечення прийняттого рівня безпеки перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом у 2014 році проводилась робота з виконання заходів, передбачених Планом заходів з виконання Галузевої програми забезпечення безпеки руху на автомобільному транспорті на 2013-2015 роки, затвердженої наказом Мінінфраструктури від 04.04.2013 № 210 (із змінами, внесеними відповідно до наказу Мінінфраструктури від 08.04.2014 № 171).

З метою забезпечення безпечного функціонування морського, річкового транспорту і підприємств морської галузі, попередження аварійності на морському і річковому транспорті на основі вдосконалення функціонування

державної системи забезпечення безпеки судноплавства та приведення її у відповідність із міжнародними та національними вимогами, Мінінфраструктури спільно з представниками морської та річкової галузей здійснювалися заходи щодо реалізації Плану заходів Галузевої програми забезпечення безпеки судноплавства на 2014-2018 роки, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 28.11.2013 № 960 (із змінами, внесеними відповідно до наказу Мінінфраструктури від 30.07.2014 № 362).

Слід зазначити, що постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2014 № 71 «Деякі питання оптимізації державних цільових програм і національних проектів, економії бюджетних коштів та визнання такими, що втратили чинність, деяких актів Кабінету Міністрів України» затверджено перелік актів Кабінету Міністрів України, що втратили чинність (далі – перелік актів Уряду), а також визначено низку державних цільових програм, виконання яких припиняється достроково (далі – перелік державних цільових програм).

Відповідно до пункту 53 переліку актів Уряду постанову Кабінету Міністрів України від 25.03.2013 № 294 «Про затвердження Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року» визначено такою, що втратила чинність, а виконання самої Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року (відповідно до пункту 11 переліку державних цільових програм), припинено достроково.

Водночас, протягом 2014 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, планом заходів щодо підвищення рівня безпеки дорожнього руху, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 08.08.2012 № 851-р, а також здійснювалися заходи щодо реалізації Транспортної стратегії України на період до 2020 року, відповідно до якої основними цілями розвитку транспортного сектора економіки України на період до 2020 року визначено модернізацію транспортної інфраструктури та рухомого складу для забезпечення зростаючої мобільності населення та товарних потоків, забезпечення конкурентоспроможних та якісних транспортних послуг, підвищення екологічності, енергоефективності транспортних засобів та процесів, безпеки перевезень пасажирів і вантажів, гармонізації вітчизняного законодавства з транспортним законодавством ЄС.

Для покращення технічного стану та належного забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту, Укрзалізницею протягом 2014 року продовжувалася 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 програмних документів, виконання яких було передбачено на 2014 рік, виконані в повному обсязі. Серед основних факторів, що це зумовили, зокрема були:

- зміна складу Уряду (у лютому та грудні 2014 року);

- оптимізація у другому півріччі 2014 року деяких центральних органів виконавчої влади, зокрема реорганізація Укртрансінспекції, Укрморречінспекції та утворення Державної служби України з безпеки на транспорті;

- запровадження у другому півріччі 2014 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 сфері автомобільного транспорту, у тому числі і у сфері безпеки руху.

Водночас у 2014 році дорожніми організаціями Укравтодору здійснено комплекс заходів, спрямованих на покращення безпеки дорожнього руху та зниження аварійності на автомобільних дорогах загального користування. Виконання зазначених заходів безпеки дало змогу ліквідувати 30 авірійно-небезпечних ділянок та зняти з обліку 51 місце (ділянку) концентрації ДТП.

Поряд з цим, представники Мінінфраструктури та галузі в цілому протягом 2014 року брали активну участь у заходах як національного, так і міжнародного характеру, спрямованих на підвищення рівня безпеки руху, польотів, судноплавства.

Зокрема, 13-14 травня 2014 року у м. Будапешт (Угорська Республіка) в рамках реалізації проекту DARIF (Створення структури Форуму Дунайського Регіону), представники Мінінфраструктури взяли участь у дводенному додатковому семінарі, що реалізується в межах співробітництва за пріоритетним напрямком №11 «Забезпечення безпеки та співробітництво в боротьбі зі злочинністю» Стратегії ЄС для Дунайського регіону (далі – семінар DARIF).

Основною метою проведення семінару DARIF був обмін досвідом між країнами Дунайського регіону стосовно забезпечення безпеки та співробітництва в боротьбі зі злочинністю та створення подальшої платформи для регулярної взаємодії правоохоронних органів щодо забезпечення безпеки в Дунайському регіоні. У цьому семінарі DARIF, окрім України, взяли участь представники країн Дунайського регіону, а також представники ЄС і різних неурядових організацій.

Під час роботи тематичних експертних груп, представники Мінінфраструктури взяли активну участь у роботі експертної групи за напрямом діяльності «охорона та забезпечення безпеки водних шляхів» в якості експертів в галузі водного транспорту та перевезення небезпечних вантажів.

23-26 вересня 2014 року в Мінінфраструктури проходив Національний круглий стіл з питань безпеки дорожнього руху в Україні (далі – Національний круглий стіл), організований регіональним проектом ТРАСЕКА «Безпека

дорожнього руху II» за участю представників Мінінфраструктури, МВС, Мінрегіону, МОЗ, МОН, КМДА, Укравтодору, Укртрансінспекції, Європейської бізнес асоціації та інших державних та недержавних структур.

За результатами проведення вказаного Національного круглого столу його учасниками були надані пропозиції для врахування експертами ЄС під час розробки у рамках проекту ТРАСЕКА «Безпека дорожнього руху II» плану дій для підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні, реалізація якого сприятиме підвищенню надійності транспортної системи коридору Європа-Кавказ-Азія, забезпеченню належного рівня захисту учасників дорожнього руху та навколишнього природного середовища.

22-24 жовтня 2014 року в м. Кишинів (Республіка Молдова) відбувся субрегіональний семінар на тему: «Основи безпеки дорожнього руху та необхідні оперативні заходи» (далі – субрегіональний семінар).

Зазначений субрегіональний семінар проводився в рамках реалізації регіонального проекту ТРАСЕКА «Безпека дорожнього руху II» та був організований Автомобільним клубом Молдови спільно з Глобальним партнерством з безпеки дорожнього руху (GRSP) та Східним альянсом за безпечний та надійний транспорт (EAST).

Метою проведення субрегіонального семінару було вирішення проблеми розвитку потенціалу в сфері запобігання виникненню ДТП за допомогою організації додаткової підготовки фахівців з широкого кола питань, пов'язаних з різними аспектами забезпечення безпеки дорожнього руху. Участь у субрегіональному семінарі, окрім делегації Мінінфраструктури, до складу якої було включено представників Мінінфраструктури, Укртрансінспекції, Укравтодору та ДП «ДержавтотрансНДІпроект», також взяли представники Комітету Верховної Ради України з питань транспорту і зв'язку, МОН, МОЗ, державного підприємства «Український медичний центр безпеки дорожнього руху та інформаційних технологій» та Всеукраїнської громадської організації «Громадський комітет транспортної безпеки».

Під час роботи субрегіонального семінару, в основному основна увага приділялася вирішенню проблемних питань, пов'язаних з виникненням ДТП в країнах, що є бенефіціарами проекту ТРАСЕКА «Безпека дорожнього руху II», різним факторам ризику виникнення ДТП, а також необхідності реалізовувати конструктивні стратегії у сфері безпеки дорожнього руху.

У зв'язку із проведенням в Україні протягом 10-16 листопада 2014 року 6-го Національного Тижня безпеки дорожнього руху, в рамках проголошеного Генеральною асамблеєю ООН Десятиліття дій з безпеки дорожнього руху (2011-2020 років), 11 листопада 2014 року в Мінінфраструктури відбувся міжнародний семінар на тему: «Нові підходи до підвищення рівня безпеки дорожнього руху на комерційному автомобільному транспорті в Україні» (далі – міжнародний семінар).

У роботі вказаного міжнародного семінару взяли участь представники державних органів влади, галузевих асоціацій, страхових, неприбуткових громадських організацій, бізнесу, а також регіонального проекту ТРАСЕКА «Безпека дорожнього руху II», представники Головної дорожньо-транспортної

інспекції Республіки Польща (GITD) та Федерального науково-дослідного інституту дорожнього господарства Федеративної Республіки Німеччина (BASt).

Крім того, 12.11.2014 представники Мінінфраструктури взяли участь у ІХ Міжнародній науково-практичній конференції на тему: «Безпека дорожнього руху: правові та організаційні аспекти», яка відбулася в Національному транспортному університеті в рамках проведення в Україні 6-го Національного Тижня безпеки дорожнього руху.

У вересні 2014 року у м. Харкові Укрзалізницею проведено чотирнадцяту науково-практичну конференцію на тему: «Перспективи впровадження технічних засобів безпеки руху на залізницях України», участь у якій взяли представники Мінінфраструктури.

Представники Мінінфраструктури у 2014 році також брали участь у міжнародних заходах та роботі органів (робочих груп) Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (зокрема, у Спільних нарадах експертів з Правил, що додаються до Європейської угоди про міжнародні перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (далі – ВОПНВ) в рамках сесій Робочої групи з перевезення небезпечних вантажів (WP.15), у засіданнях Адміністративного комітету ВОПНВ, сесіях Всесвітнього форуму для узгодження правил у сфері транспортних засобів (WP.29)), Міжнародної морської організації (ІМО) (зокрема, у сесії Комітету з безпеки на морі (MSC)), Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) та ін.

З метою створення правових підстав для політичної асоціації між Україною та ЄС, економічної інтеграції економіки України у внутрішній ринок ЄС на основі поглибленої і всеохоплюючої зони вільної торгівлі, розвитку та зміцненню політичного діалогу України з ЄС та, як результат, поступовій конвергенції зовнішньої і безпекової політики України та ЄС, а також сприяння поглибленню співробітництва між Україною та ЄС у різних сферах, у тому числі у сфері транспорту, у 2014 році підписано Угоду 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 Україна – ЄС), яку Законом України від 16.09.2014 № 1678-VII Верховна Рада України ратифікувала.

Угода про асоціацію Україна – ЄС передбачає імплементацію в національне законодавство України норм та стандартів ЄС, зокрема і у сфері транспорту. У зв'язку з цим, з метою належного, всебічного та вчасного виконання вказаної Угоди про асоціацію Україна – ЄС, Кабінетом Міністрів України розпорядженням від 17.09.2014 № 847-р 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 (далі План заходів з імплементації Угоди про асоціацію Україна – ЄС).

На виконання вищевказаного Плану заходів з імплементації Угоди про асоціацію Україна – ЄС та власне самої Угоди про асоціацію Україна – ЄС, Мінінфраструктури протягом ІV кварталу 2014 року вживалися заходи стосовно розробки та схвалення планів імплементації деяких актів законодавства ЄС.

Так, у 2014 році Мінінфраструктури розроблено та розпорядженнями Кабінету Міністрів України від 26.11.2014 № 1159-р та від 26.11.2014 № 1160-р схвалено плани імплементації деяких актів законодавства ЄС у сфері автомобільного транспорту (у тому числі і з питань безпеки дорожнього руху), з питань безпеки на залізничному транспорті, а також з питань безпеки при перевезенні небезпечних вантажів. Зокрема, вказаними планами передбачено здійснення заходів щодо імплементації до національного законодавства наступних актів законодавства ЄС:

- Директиви 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про внутрішні перевезення небезпечних вантажів;

- Директиви 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях у Співтоваристві, якою внесено зміни до Директиви 96/18/ЄС про ліцензування підприємств залізничного транспорту та до Директиви 2001/14/ЄС про розподіл потужностей залізничних інфраструктур та стягнення платежів за використання залізничної інфраструктури та про сертифікацію безпеки (Директива про безпеку на залізницях);

- Директиви Ради 92/9/ЄЕС від 10 лютого 1992 року щодо встановлення та використання пристроїв обмеження швидкості для певних категорій механічних засобів у Співтоваристві;

- Директиви Ради 96/53/ЄС від 25 липня 1996 року про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів під час національних і міжнародних перевезень і максимально дозволеної ваги під час міжнародних перевезень;

- Директиви 99/62/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 1999 року про стягнення плати з вантажних транспортних засобів за використання певних інфраструктур;

- Директиви 2002/15/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 березня 2002 року про організацію робочого часу осіб, які провадять мобільну автотранспортну діяльність;

- 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 скасовує Директиву Ради 76/914/ЄЕС;

- Директиви 2006/22/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року про мінімальні вимоги до імплементації Регламентів Ради (ЄЕС) № 3820/85 і (ЄЕС) № 3821/85 стосовно соціального законодавства у галузі автотранспортної діяльності, що припиняє дію Директиви Ради 88/599/ЄЕС;

- Директиви 2009/40/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року про перевірки придатності до експлуатації автомобілів та автопричепів;

- Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 від 20 грудня 1985 року про записувальну апаратуру, розміщену у дорожньому транспорті;

- Регламенту (ЄС) № 561/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 березня 2006 року щодо гармонізації відповідного соціального законодавства, що регулює відносини в галузі автомобільного транспорту та вносить зміни до

Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 і (ЄС) № 2135/98 та скасовує Регламент Ради (ЄЕС) № 3820/85;

- Регламенту (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року про встановлення спільних правил стосовно умов, яких потрібно дотримуватись для провадження діяльності оператора автомобільних перевезень і про припинення дії Директиви Ради 96/26/ЄС.

Разом з цим, Мінінфраструктури наприкінці 2014 року було розроблено проект розпорядження Кабінету Міністрів України «Про плани імплементації актів законодавства Європейського Союзу у сфері безпеки на морському та річковому транспорті». Вказаний проект розпорядження Уряду передбачає схвалення планів імплементації щодо таких актів законодавства ЄС:

- Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС;

- Директиви 2009/16/ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 квітня 2009 року щодо контролю державою порту;

- Директиви 2009/45/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 6 травня 2009 року щодо правил та стандартів безпеки для пасажирських суден;

- Регламенту (ЄС) № 725/2004 Європейського Парламенту та Ради від 31 березня 2004 року про посилення охорони суден та портових засобів;

- Регламенту (ЄС) № 336/2006 Європейського Парламенту та Ради від 15 лютого 2006 року про імплементацію Міжнародного кодексу по управлінню безпекою у рамках Співтовариства та скасування Регламенту Ради (ЄС) № 3051/95.

Окрім цього, Мінінфраструктури постійно здійснюється наближення національного законодавства України до норм законодавства ЄС у сфері безпеки дорожнього руху, з урахуванням якої розроблено низку проектів законів України, якими, зокрема, пропонується внесення змін до Закону України «Про автомобільний транспорт» в рамках проекту Закону України «Про приведення законодавства України у сфері автомобільного транспорту у відповідність з актами Європейського Союзу».

Поступово впроваджується технічне розслідування ДТП, основна мета якого – вивчення причин та обставин виникнення ДТП та їх тяжкості, і, як наслідок – розробка комплексних та дієвих заходів і рекомендацій щодо їх попередження і недопущення в майбутньому. Так, крім технічних розслідувань, які проводилися Укртрансінспекцією відповідно до її повноважень, у 2014 році представники Мінінфраструктури за дорученнями Уряду очолили роботу міжвідомчих комісій з розслідування обставин та причин 2 ДТП з тяжкими наслідками:

1) яке сталося 23.12.2013 у м. Луганську, за участю автобуса Богдан-А20111, та внаслідок якого 33 особи отримали травми (Комісію утворено відповідно до наказу Мінінфраструктури від 16.01.2014 № 22);

2) яке сталося 11.06.2014 у м. Хмельницькому, за участю автобуса ПА3-3205 СПГ, та внаслідок якої 2 особи загинули та 32 особи отримали травми (Комісію утворено відповідно до наказу Мінінфраструктури від 12.06.2014 № 252);

а також взяли участь у розслідуванні обставин та причин ДТП, яке сталося 04.02.2014 на залізничному переїзді в Сумській області, де зіткнулися дизель-поїзд ДР-1А №288 у складі 6 вагонів з автобусом СПВ 20 Рута СПГ, внаслідок чого 12 осіб загинули та 6 осіб отримали травми.

Також вивчаються європейські стандарти у сфері безпеки дорожнього руху, зокрема нещодавно прийнятий міжнародний стандарт ISO 39001:2012 «Road traffic safety (RTS) management system – Requirements with guidance for use», який передбачається трансформувати в національний стандарт. Над розробкою такого проекту ДСТУ ISO 39001:20__ «Системи управління безпекою дорожнього руху (БДР). Вимоги та настанова із застосування» у 2014 році займалися фахівці ДП «ДержавтотрансНДІпроект» спільно з Технічним комітетом стандартизації «Дорожній транспорт» (ТК 80) та Департаментом безпеки Мінінфраструктури.

Окрім цього, з метою належного виконання Угоди про асоціацію Україна – ЄС, і як результат – якнайшвидшого наближення національного законодавства України у сфері безпеки дорожнього руху до вимог ЄС та найкращих європейських практик, Мінінфраструктури протягом 2014 року проводилася робота щодо вивчення інструментів залучення та можливості надання Мінінфраструктури 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, з кінця 2014 року розпочато реалізацію 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 вказаного проекту Twinning обрані чотири інституції з трьох держав-членів ЄС: Головна дорожньо-транспортна інспекція Республіки Польща (GITD), Федеральний офіс з вантажних перевезень Федеративної Республіки Німеччина (BAG), Федеральний науково-дослідний інститут дорожнього господарства Федеративної Республіки Німеччина (BASt) та Державна дорожньо-транспортна інспекція Міністерства транспорту та комунікацій Литовської Республіки (SRTI).

Такий консорціум держав-членів ЄС має забезпечити Мінінфраструктури якісною експертною підтримкою, що дозволить останньому прискорити розбудову власної інституційної спроможності та отримати найкращі європейські практики та досвід, особливо щодо системи управління безпекою дорожнього руху, кваліфікації менеджерів та управлінців автомобільних транспортних підприємств, а також сертифікації транспортних засобів, їх складових частин та обладнання.

Загальне завдання проекту Twinning полягає у покращенні безпеки комерційних автоперевезень 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:

- системи 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 за участю комерційного автомобільного транспорту (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.

Окрім цього, з метою вдосконалення національної системи безпеки в галузі залізничного транспорту відповідно до загальноєвропейських норм та стандартів ЄС, а також для посилення спроможності Мінінфраструктури у виробленні політики та впровадженні вимог з питань безпеки в галузі залізничного транспорту відповідно до загальноєвропейських норм та стандартів ЄС, а також для підвищення спроможності Мінінфраструктури (як компетентного органу України з питань перевезення небезпечних вантажів) в частині забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів, Мінінфраструктури в 2014 році підготовлено дві проектні пропозиції щодо можливості залучення технічної допомоги ЄС в рамках інструменту Twinning для Мінінфраструктури з питань сприяння впровадженню норм та стандартів ЄС з питань безпеки у сфері

залізничного транспорту та сприяння підвищенню безпеки при перевезенні небезпечних вантажів мультимодальним транспортом в Україні, які були надіслані на розгляд до Представництва ЄС в Україні та Нацдержслужби.

Поряд з цим, у 2014 році в Україні проходив процес оптимізації та систематизації центральних органів виконавчої влади. Зокрема Урядом прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» (далі – постанова № 442). Відповідно до абзацу четвертого пункту 1 постанови № 442 передбачено утворення Державної служби України з безпеки на транспорті, реорганізувавши шляхом злиття Укртрансінспекцію, Укрморрічінспекцію та підпорядкувавши Службі, що утворюється, Держспецтрансслужбу.

У зв'язку з цим, для всебічного виконання положень вищезазначеної постанови № 442 в Мінінфраструктури створено робочу групу з виконання положень вказаної постанови № 442 (далі – Робоча група), до складу якої увійшли представники структурних підрозділів апарату Мінінфраструктури, Укртрансінспекції, Укрморрічінспекції та Держспецтрансслужби.

За результатами роботи Робочої групи розроблено проект постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» (далі – проект Положення), який після погодження в Мінінфраструктури, відповідно до вимог Регламенту Кабінету Міністрів України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2007 № 950, погоджено із заінтересованими органами виконавчої влади та внесено на розгляд Уряду.

Також прийняті розпорядження Кабінету Міністрів України від 22.10.2014 за № 1032 «Про утворення комісії з проведення реорганізації Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті» та № 1033 «Про утворення комісії з проведення реорганізації Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті».

Окрім цього, в 2014 році проводились заходи щодо приведення у відповідність актів законодавства України, що впливають у зв'язку зі створенням Державної служби України з безпеки на транспорті, реорганізації Укрморрічінспекції, Укртрансінспекції та із положень постанови № 442.

1. Загальна інформація про стан аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік

У 2014 році на транспорті, який знаходиться під наглядом або у сфері управління Мінінфраструктури, сталися 2964 події проти 3271 у 2013 році, що менше на 9,4 %. В цих подіях загинуло 84 особи проти 72 у 2013 році, що більше на 16,7 %, і травмовано 989 осіб проти 967 у 2013 році, що більше на 2,3 %.

Аналітична довідка про стан аварійності на транспорті України за січень-грудень 2014 року в порівнянні з відповідним періодом 2013 року наведена нижче у таблиці 1.

Таблиця 1

Назва показника (класифікація та наслідки аварійних подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи, питомі показники аварійності)		(+/-) % чи одиниць до показників минулого року
	за січень – грудень 2013 року	за січень – грудень 2014 року	

Примітка: показники аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік без врахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

1. АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ

1.1. Комерційна (транспортна) авіація

Катастрофи	1/1	1/1	- / -
Аварії	2/2	- / -	- 2 / - 2
Серйозні інциденти	1/1	5/5	+ 4 / + 4
Інциденти	95/87	57/52	- 40,0 % / - 40,2 %
ВСЬОГО:	99/91	63/58	- 36,4 % / - 36,3 %
Загинуло	5/5	7/7	+ 40,0 % / + 40,0 %
Травмовано	8/8	- / -	- 8 / - 8
Кількість подій на 100 тис. годин нальоту	40,7/37,0	28,6/28,3	- 29,7 % / - 23,5 %
Кількість загиблих на 1 млн. перевезених пасажирів	0,6/0,6	1,0/1,0	+ 66,6 % / + 66,6 %
Кількість травмованих на 1 млн. перевезених пасажирів	1,0/1,0	- / -	- 1,0 / - 1,0

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 2014 року становить 6,853 млн. пас. (за січень – грудень 2013 року – 8,106 млн. пас.);

3) відповідно до інформації, наданої Державіаслужбою, кількість годин нальоту за січень – грудень 2014 року становить 219948 год., за даними НБРЦА – 205121 год. (за січень – грудень 2013 року – 243038 год. та 246019 год., відповідно).

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

Катастрофи	- / -	- / -	-
Аварії	4/3	- / -	- 4 / - 3
Серйозні інциденти	1/1	- / -	- 1 / - 1
Інциденти	5/5	3/6	- 2 / + 1
ВСЬОГО:	10/9	3/6	- 70,0 % / - 33,3 %
Загинуло	- / -	- / -	- / -
Травмовано	5/5	- / -	- 5 / - 5

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	1/1	-/-	- 1/- 1
Аварії	2/2	2/2	-/-
Серйозні інциденти	2/2	1/1	- 1/- 1
Інциденти	2/3	-/1	- 2/- 2
ВСЬОГО:	7/8	3/4	- 57,1 %/- 50,0 %
Загинуло	2/1	-/-	- 2/- 1
Травмовано	2/2	-/-	- 2/- 2

Загальна кількість авіаційних подій та інцидентів на авіаційному транспорті

Катастрофи	2/2	1/1	- 1/- 1
Аварії	8/8	2/2	- 6/- 6
Серйозні інциденти	4/4	6/6	+ 2/+ 2
Інциденти	102/95	60/59	- 41,2 %/- 37,9 %
ВСЬОГО:	116/108	69/68	- 40,5 %/- 37,0 %
Загинуло	7/6	7/7	-/+ 1
Травмовано	15/15	-/-	- 15/- 15

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

2. ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ

2.1. Морський транспорт

Дуже серйозні аварії (катастрофи)	-	-	-
Серйозні аварії	1	-	- 1
Морські інциденти	2	-	- 2
Інциденти	3	-	- 3
ВСЬОГО:	6	-	- 6
Загинуло	-	-	-
Травмовано	-	-	-
Кількість подій на 100 суден	0,4	-	- 0,4
Кількість загблих на 100 подій	-	-	-
Кількість травмованих на 100 подій	-	-	-

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укрморречінспекцією, загальна кількість зареєстрованих морських суден в Україні складає 1472 одиниці.

2.2. Річковий транспорт

Дуже серйозні аварії (катастрофи)	-	2	+ 2
Серйозні аварії	3	-	- 3
Серйозні інциденти	1	-	- 1
Інциденти	3	-	- 3
ВСЬОГО:	7	2	- 71,4 %
Загинуло	-	3	+ 3
Травмовано	-	-	-
Кількість подій на 100 суден	0,5	0,1	- 80,0 %
Кількість загблих на 100 подій	-	150,0	+ 150,0
Кількість травмованих на 100 подій	-	-	-

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укрморречінспекцією, загальна кількість зареєстрованих річкових суден в Україні складає 1525 одиниць.

2.3. Маломірні (малі) судна

Дуже серйозні аварії (катастрофи)	8	4	- 4
Серйозні аварії	-	1	+ 1
Серйозні інциденти	-	1	+ 1
ВСЬОГО:	8	6	- 25,0 %
Загинуло	8	4	- 50,0 %
Травмовано	1	1	-
Кількість подій на 100 суден	0,007	0,006	- 14,3 %
Кількість загблих на 100 подій	100	66,7	- 33,3 %
Кількість травмованих на 100 подій	12,5	16,7	+ 33,6 %

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укрморречінспекцією, загальна кількість зареєстрованих маломірних (малих) суден в Україні складає 108463 одиниці.

Загальна кількість аварійних подій на водному транспорті

Дуже серйозні аварії (катастрофи)	8	6	- 2
Серйозні аварії	4	1	- 3
Серйозні (морські) інциденти	3	1	- 2
Інциденти	6	-	- 6
ВСЬОГО:	21	8	- 62,0 %
Загинуло	8	7	- 12,5 %
Травмовано	1	1	-

3. ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

3.1. Транспортні події на залізницях України

Катастрофи	-	-	-
Аварії	-	-	-
Серйозні інциденти	20	19	- 5,0 %
Інциденти	698	654	- 6,3 %
ВСЬОГО:	718	673	- 6,3%
Загинуло	-	-	-
Травмовано	-	-	-
Кількість подій на 1 млн. приведених ткм.	0,0027	0,0028	+ 3,7 %
Кількість загиблих на 100 подій	-	-	-
Кількість травмованих на 100 подій	-	-	-

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укрзалізницею, протягом січня – грудня 2014 року кількість приведених млн. ткм. становить 243105,2 одиниць (протягом січня – грудня 2013 року – 269821,21 одиниць).

3.2. ДТП на залізничних переїздах залізниць України

ВСЬОГО: кількість ДТП	94/1	68/1	- 27,7 %/-
у тому числі з вини Укрзалізниці	-	-	-
Загинуло	23/3	19/12	- 17,4 %/+ 9
у тому числі з вини Укрзалізниці	-	-	-
Травмовано	27/3	34/6	+ 25,9 %/+ 3
у тому числі з вини Укрзалізниці	-	-	-
Кількість ДТП на 100 залізничних переїздів	1,7	1,3	- 23,5 %
Кількість загиблих на 100 ДТП	24,5	27,9	+ 13,9 %
Кількість травмованих на 100 ДТП	28,7	50,0	+ 74,2 %

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 2014 року загальна кількість залізничних переїздів становить 5388 залізничних переїздів (станом на грудень 2013 року – 5422 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	-	-	-
Серйозні інциденти	-	-	-
Інциденти	6	3	- 3
Порушення	-	-	-
ВСЬОГО:	6	3	- 50,0 %
Загинуло	-	-	-
Травмовано	-	-	-
Кількість подій на 1 млн. приведених ткм	0,05	0,03	- 40,0 %
Кількість загиблих на 100 подій	-	-	-
Кількість травмованих на 100 подій	-	-	-

Примітка: відповідно до інформації, наданої ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», протягом січня – грудня 2014 року кількість приведених млн. ткм. становить 97,767 одиниць (протягом січня – грудня 2013 року – 127,308 одиниць).

4. ТРАНСПОРТНІ ПОДІЇ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Авіаційний транспорт	-	-	-
Водний транспорт	-	-	-
Залізничний транспорт	28	28	-
ВСЬОГО:	28	28	-

5. МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

ВСЬОГО: кількість ДТП	320	267	- 16,6 %
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	280	212	- 24,3 %
у тому числі з вини водіїв трамваїв	40	55	+ 37,5 %
Загинуло	2	9	+ 7
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	1	8	+ 7
у тому числі з вини водіїв трамваїв	1	1	-
Травмовано	29	93	+ 64
у тому числі з вини водіїв тролейбусів	19	51	+ 32
у тому числі з вини водіїв трамваїв	10	42	+ 32
<i>Кількість ДТП на 100 транспортних засобів</i>	4,9	4,2	- 14,3 %
<i>Кількість загиблих на 100 ДТП</i>	0,6	3,4	+ 2,8
<i>Кількість травмованих на 100 ДТП</i>	9,1	34,8	+ 25,7

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

2) відповідно до інформації, наданої Укртрансінспекцією, загальна кількість транспортних засобів міського електричного транспорту станом на грудень 2014 року складає 6382 одиниці (з яких 3736 – тролейбусів та 2646 – трамваїв), станом на грудень 2013 року складає 6503 одиниці (з яких 3819 – тролейбусів та 2684 – трамваїв).

6. АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ

ВСЬОГО: кількість ДТП	2016	1877	- 6,9%
у тому числі з вини водіїв автобусів	1963	1811	- 7,7 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ	21	9	- 57,1 %
у тому числі з вини водіїв таксі	32	57	+ 78,1 %
Загинуло	55	60	+ 9,1 %
у тому числі з вини водіїв автобусів	49	58	+ 18,4 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ	3	1	- 66,7 %
у тому числі з вини водіїв таксі	3	1	- 66,7 %
Травмовано	916	887	- 3,2 %
у тому числі з вини водіїв автобусів	885	861	- 2,7 %
у тому числі з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення НВ	3	6	+ 100,0 %
у тому числі з вини водіїв таксі	28	20	- 28,6 %
<i>Кількість ДТП на 100 транспортних засобів</i>	1,4	1,5	+ 7,1 %
<i>Кількість загиблих на 100 ДТП</i>	2,7	3,2	+ 18,5 %
<i>Кількість травмованих на 100 ДТП</i>	45,4	47,3	+ 4,2 %

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 Укртрансінспекцією, загальна кількість ліцензованих транспортних засобів автомобільного транспорту загального користування станом на грудень 2014 року складає 128927 одиниць (станом на грудень 2013 року – 141376 одиниці).

ВІДОМЧИЙ АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі водного транспорту	18/9	15/4	- 3/- 5
Загинуло	-/-	-/-	-/-
Травмовано	2/1	1/-	- 1/- 1
Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі залізничного транспорту	47/10	39/9	- 8/- 1
Загинуло	4/-	2/1	- 1/+ 1
Травмовано	19/3	18/4	- 1/+ 1
Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі поштового зв'язку	23/7	33/12	+ 10/+ 5
Загинуло	1/-	2/-	+ 1/-
Травмовано	8/1	15/4	+ 7/+ 3
Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі дорожнього господарства	33/8	24/7	- 9/- 1
Загинуло	2/-	5/-	+ 3/-
Травмовано	17/1	19/-	+ 2/- 1
Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі авіаційного транспорту	24/12	13/7	- 11/- 5
Загинуло	1/-	-/-	- 1/-
Травмовано	-/-	-/-	-/-
Кількість ДТП на автотранспорті підприємств галузі автомобільного транспорту	-/-	-/-	-/-
Загинуло	-/-	-/-	-/-
Травмовано	-/-	-/-	-/-
ВСЬОГО: кількість ДТП	145/46	124/39	- 14,5%/- 15,2%
Загинуло	8/-	9/1	+ 12,5 %/+ 1
Травмовано	46/6	53/8	+ 15,2 %/+ 2

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	3271	2964	- 9,4 %
ЗАГИНУЛО	72	84	+ 16,7 %
ТРАВМОВАНО	967	989	+ 2,3 %

Примітка: 1) показники аварійності на транспорті в Україні за 2014 рік без врахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь, 2) без врахування розділу «ДТП на залізничних переїздах залізниць України».

ДОРОЖНЄ ГОСПОДАРСТВО

Кількість ДТП з постраждалими через недоліки в експлуатаційному утриманні доріг загального користування	78	57	- 26,9 %
Загинуло	32	17	- 46,9 %
Травмовано	136	95	- 30,1 %
Кількість ДТП на 100 км утримуваних доріг	0,046	0,034	- 26,1 %
Кількість загиблих на 100 км утримуваних доріг	0,019	0,010	- 47,4 %
Кількість травмованих на 100 км утримуваних доріг	0,080	0,056	- 30,0 %

Примітка: відповідно до інформації, наданої Укравтодором, загальна протяжність автомобільних доріг загального користування станом на грудень 2014 року становить 169646 км (станом на грудень 2013 року – 169657 км).

АВАРІЙНІСТЬ НА ТРАНСПОРТНО-ДОРОЖНЬОМУ КОМПЛЕКСІ В УКРАЇНІ

ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ПОДІЙ	3349	3021	- 9,8 %
ЗАГИНУЛО	104	101	- 2,9 %
ТРАВМОВАНО	1103	1084	- 1,7 %

**СТАН АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ
ЗА 2014 РІК
(У ПОРІВНЯННІ З 2013 РОКОМ)**

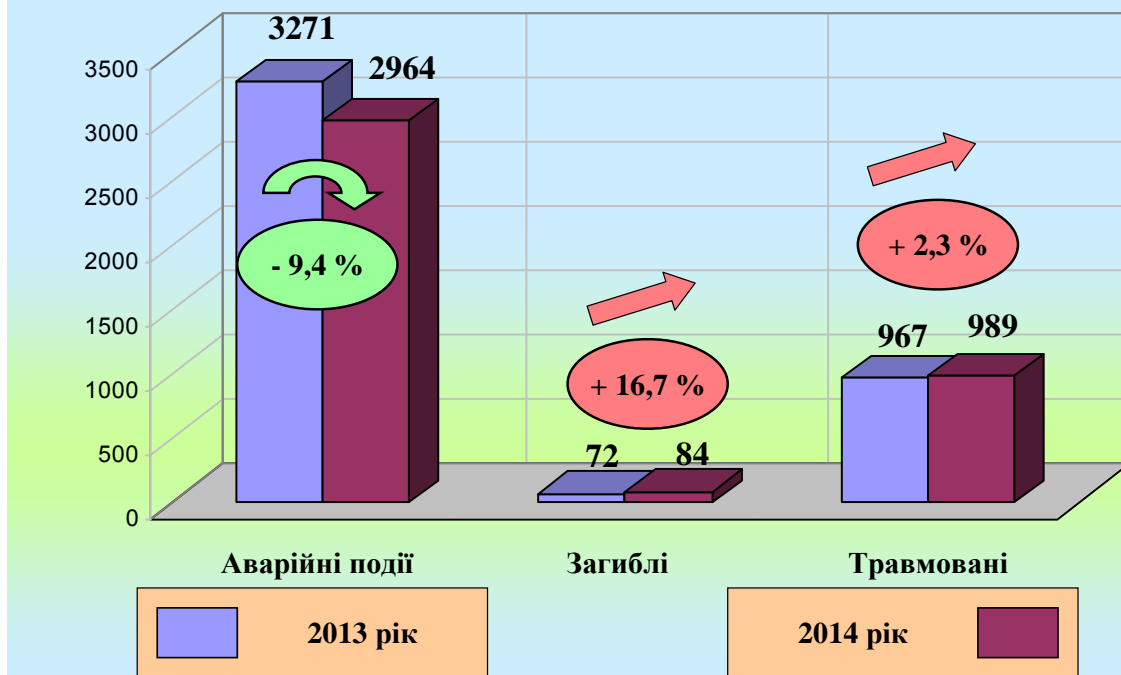
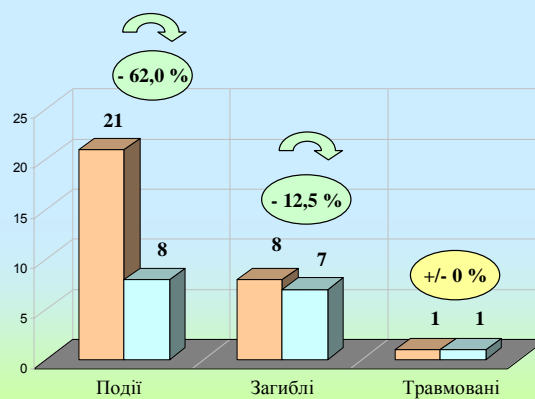


Рис. 1. Стан аварійності на транспорті України за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)



Водний транспорт



	Події		Загиблі		Травмовані	
На морському транспорті	6	---	---	---	---	---
На річковому транспорті	7	2	---	3	---	---
На маломірному (малому) флоті	8	6	8	4	1	1



Рис. 2. Стан аварійності на водному транспорті за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)

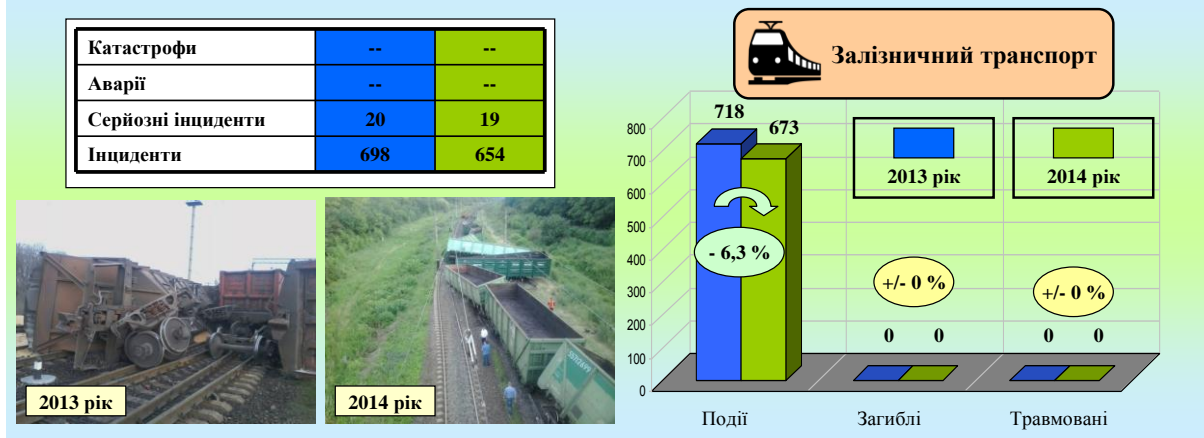
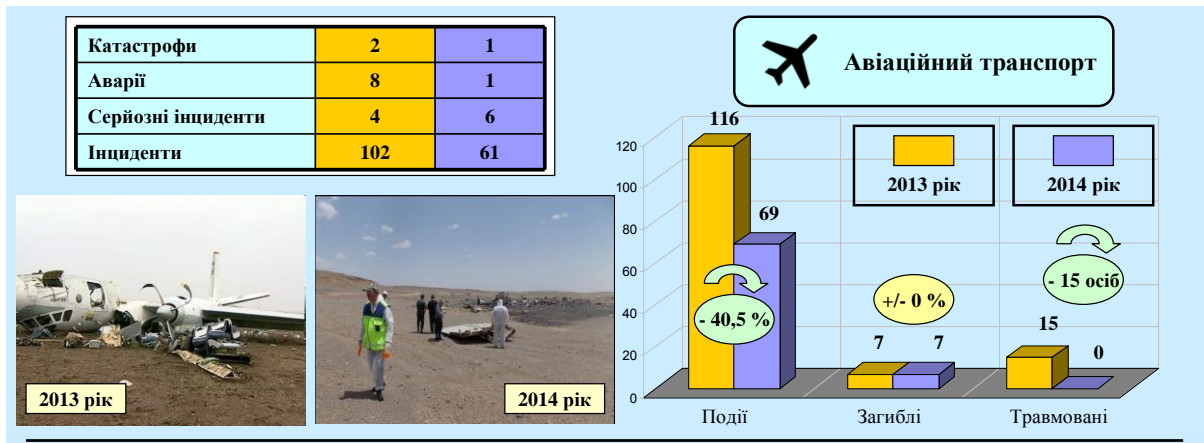


Рис. 3. Стан аварійності на авіаційному та залізничному транспорті за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)

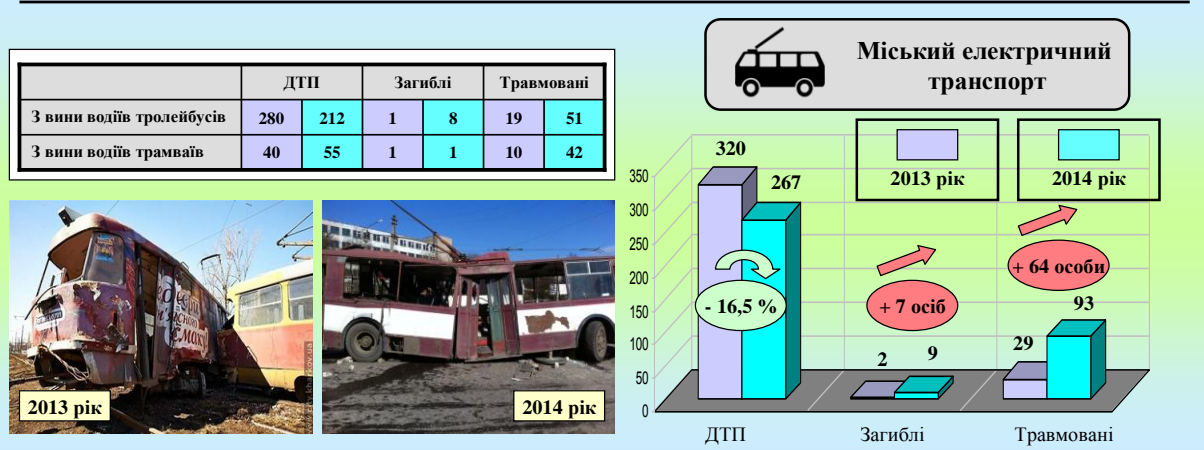
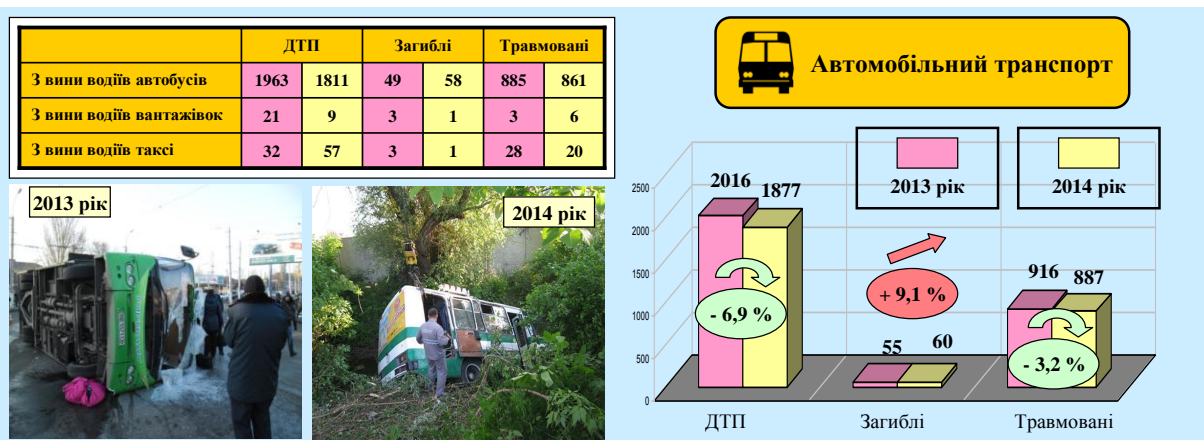


Рис. 4. Стан аварійності на автомобільному та міському електричному транспорті за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)

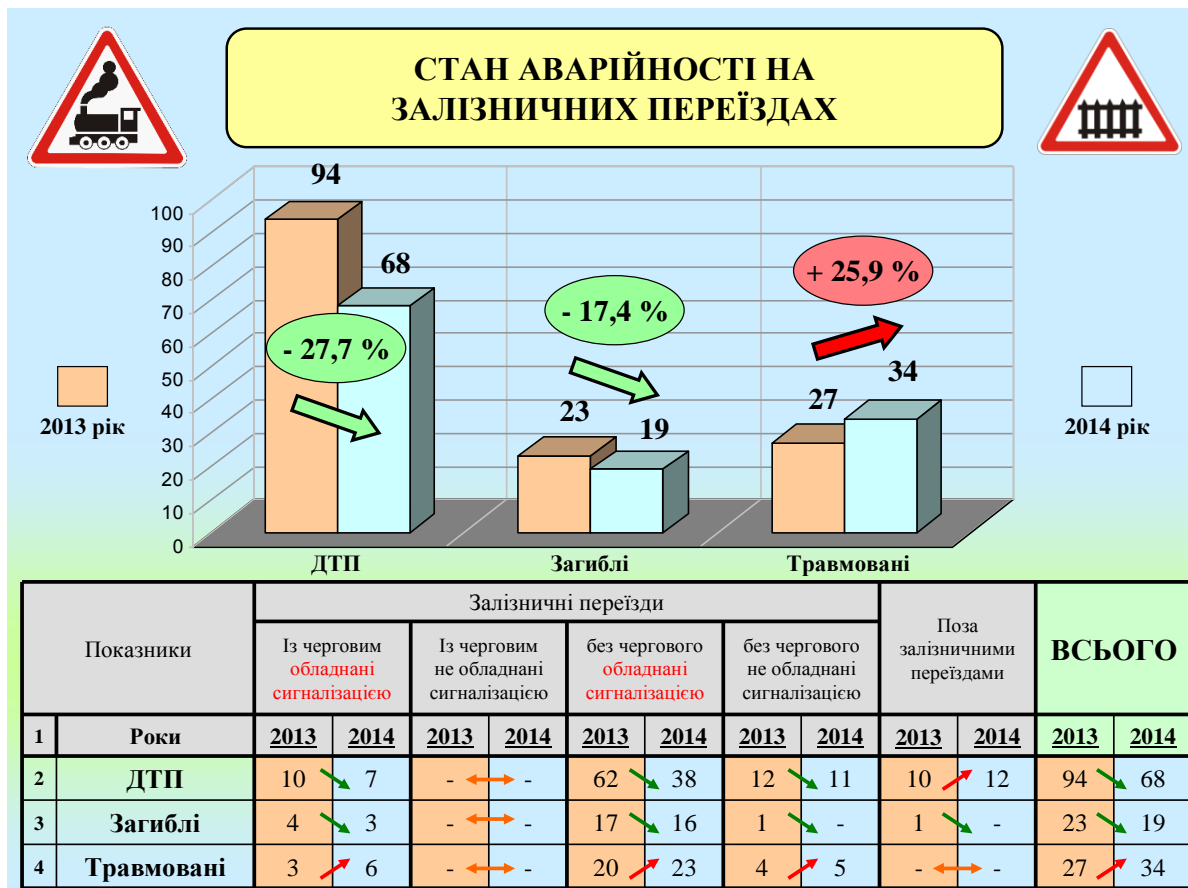


Рис. 5. Стан аварійності на залізничних переїздах за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)

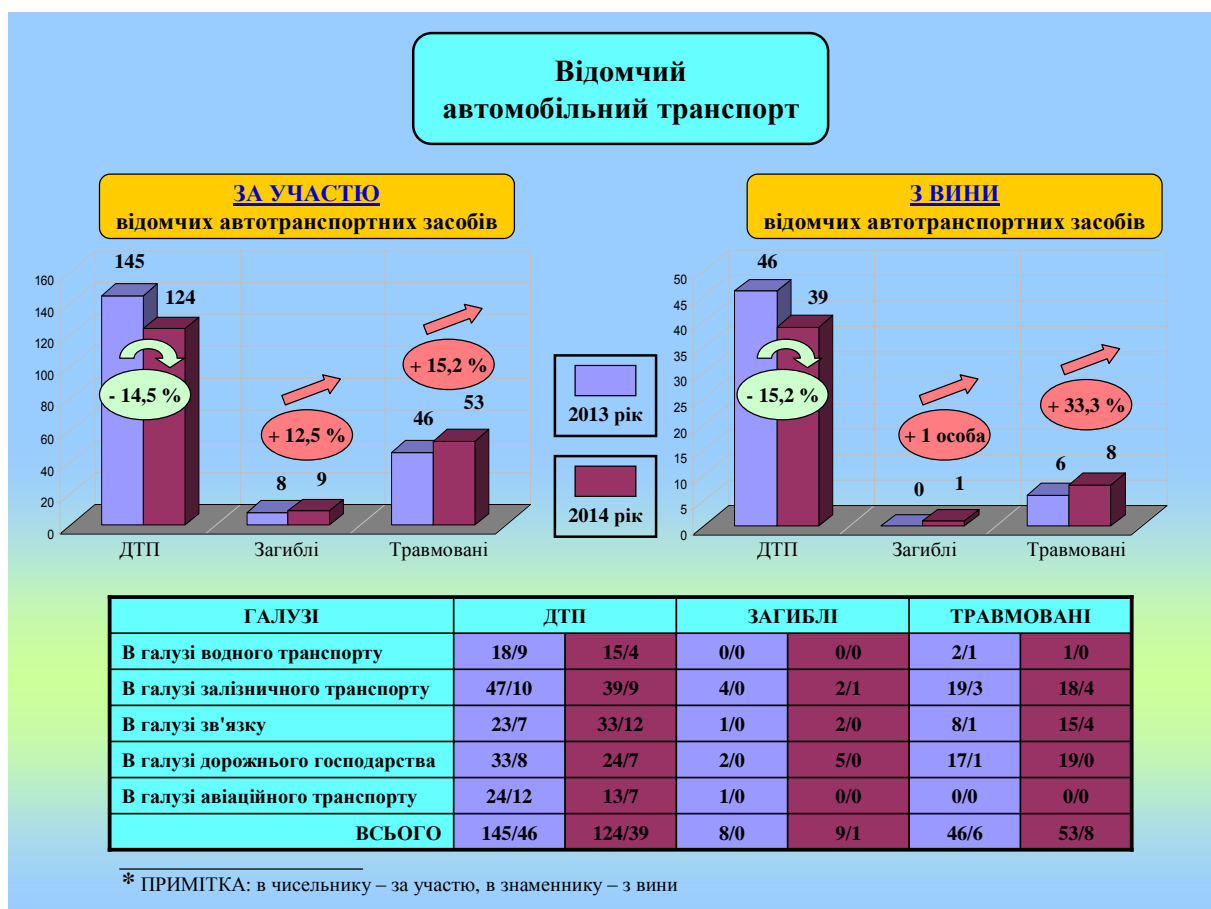


Рис. 6. Стан аварійності на відомчому автомобільному транспорті за 2014 рік (у порівнянні з 2013 роком)

Аварійність на транспорті України у 2008-2014 роках¹

Назва показника (класифікація та наслідки подій)	Кількісні значення показника (випадки, особи)						
	2008 р.	2009 р.	2010 р.	2011 р.	2012 р.	2013 р.	2014 р.
АВІАЦІЙНИЙ ТРАНСПОРТ							
Катастрофи	3	4	3	3	2	1	1
Аварії	2	2	4	3	4	7	2
Серйозні інциденти	12	9	5	4	6	4	6
Інциденти	116	91	106	100	116	103	60
ВСЬОГО²:	133	106	118	110	128	115	69⁶
<i>Загинуло²</i>	24	8	7	6	8	5	7 ⁶
<i>Травмовано²</i>	5	4	7	3	17	13	-
ВОДНИЙ ТРАНСПОРТ							
Дуже серйозні аварії (катастрофи)	3	1	-	3	3	8	6
Серйозні аварії	5	11	18	16	12	4	1
Серйозні інциденти	5	3	12	6	4	3	1
Інциденти	8	4	8	6	7	6	-
ВСЬОГО:	21	19	38	31	26	21	8⁶
<i>Загинуло</i>	22	1	4	2	9	8	7 ⁶
<i>Травмовано</i>	1	15	7	11	4	1	1 ⁶
ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ							
Катастрофи	-	-	-	-	-	-	-
Аварії	-	-	-	-	1	-	-
Серйозні інциденти	32	17	16	31	27	20	19
Інциденти	588	553	552	586	721	698	654
Порушення	232	250	250	149	15	-	-
ВСЬОГО:	852	820	818	766	764	718	673⁶
<i>Загинуло</i>	1	1	-	-	-	-	-
<i>Травмовано</i>	2	7	2	2	10	-	-
МІСЬКИЙ ЕЛЕКТРИЧНИЙ ТРАНСПОРТ³							
ВСЬОГО: Кількість ДТП	-	-	-	-	393	320	267⁶
<i>Загинуло</i>	-	-	-	-	2	2	9 ⁶
<i>Травмовано</i>	-	-	-	-	86	29	93 ⁶
АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ ЗАГАЛЬНОГО КОРИСТУВАННЯ							
ВСЬОГО: Кількість ДТП	210	247	279	217⁴	219/1989^{4,5}	2016^{4,5}	1877^{4,5,6}
<i>Загинуло</i>	64	57	110	33 ⁴	51/75 ^{4,5}	55 ^{4,5}	60 ^{4,5,6}
<i>Травмовано</i>	500	629	584	536 ⁴	533/781 ^{4,5}	916 ^{4,5}	887 ^{4,5,6}
АВАРІЙНІСТЬ НА ТРАНСПОРТІ							
Загальна кількість подій	1216	1192	1253	1123	1137/3300⁷	3190⁷	2894⁸
<i>Загинуло</i>	111	67	121	41	68/94 ⁷	70 ⁷	83 ⁸
<i>Травмовано</i>	508	655	600	552	564/898 ⁷	969 ⁷	981 ⁸

Примітки:

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;

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.

2. Стан аварійності та безпеки руху, польотів, судноплавства в окремих галузях транспорту в Україні за 2014 рік

2.1. Авіаційний транспорт¹

У 2014 році, при експлуатації цивільних повітряних суден (ПС) України, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС, під час виконання пасажирських і вантажних перевезень, здійснення авіаційних робіт, навчально-тренувальних польотів та під час експлуатації ПС авіації загального призначення сталися:

- 1 катастрофа (при виконанні вантажного рейсу на літаку Ан-12 в аеропорту Таманрассет, Алжир);

- 2 аварії (під час експлуатації ПС АЗП - вертоліт Shweizer 269с та ПС К-10 Swift);

- 7 серйозних інцидентів (5 – при виконанні комерційних (транспортних) перевезень, 1 – з ПС АЗП та 1 – при ОПР);

- 59 інцидентів;

- 7 пошкоджень ПС на землі.

За аналізований період сталися 5 катастроф з ПС, що не внесені в Державний реєстр цивільних ПС, та 1 аварія параплану. У 2014 році на території України сталися 54 події з іноземними цивільними повітряними суднами.

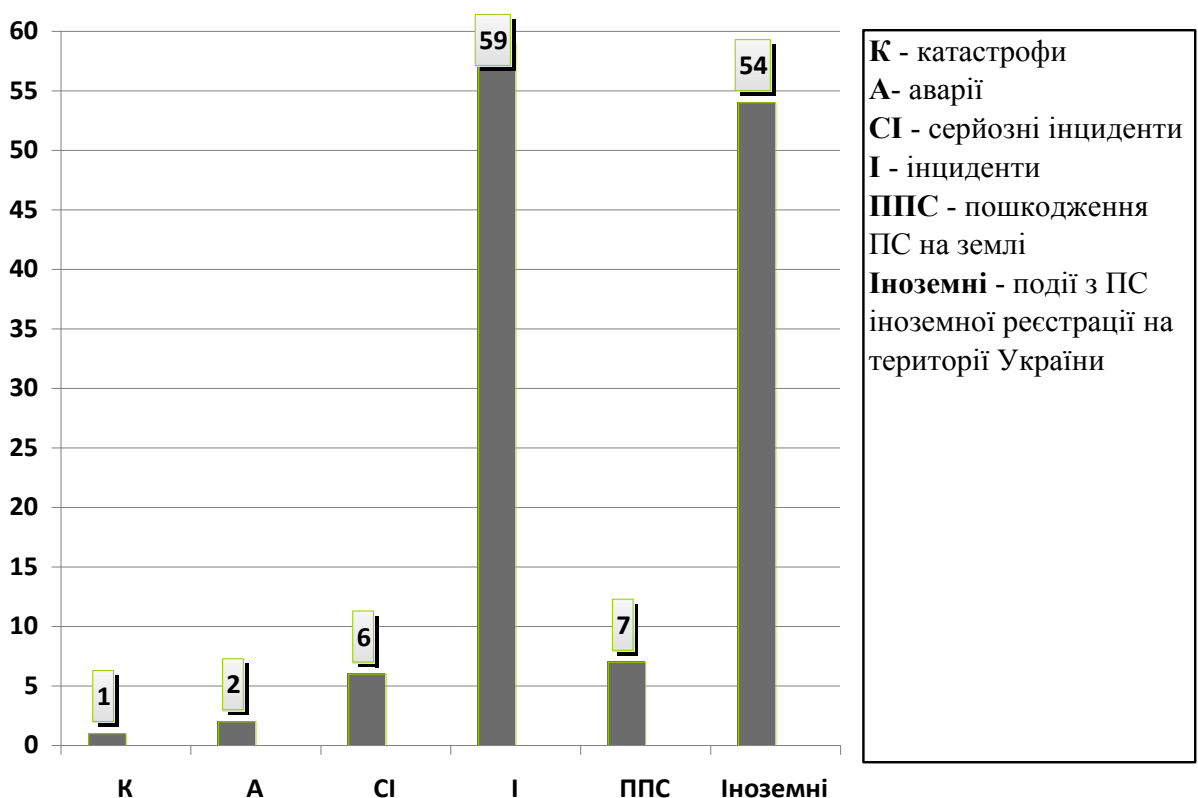


Рис. 7. Розподіл подій із ПС, що внесені в Державний реєстр цивільних ПС, що сталися за 2014 рік (за класифікацією²)

Примітка: ¹ – у цьому підрозділі наведені дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі аналізу авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, що сталися у 2014 році, підготовленого фахівцями Управління попередження авіаційних подій НБРЦА;

² – крім інцидентів при ОПР.

Порівняльний аналіз подій, що сталися у 2014 році

У порівнянні з 2013 роком:

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

- у 2014 році, як і в 2013 році, сталася 1 катастрофа;
- аварій не було (у 2013 році сталося 2 аварії);
- кількість серйозних інцидентів збільшилась та становить 5 СІ, у 2013 році був 1 СІ;

- кількість інцидентів зменшилась на 35 та становить 52, у 2013 році було 87;

- кількість пошкоджень ПС на землі зменшилась на 2 та становить 6, у 2013 році було 8;

- надзвичайних подій, як і в попередньому році, не було;

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

- катастроф не було, як і у 2013 році;

- аварій не було, у 2013 році було 3 аварії;

- серйозних інцидентів не було, у 2013 році стався 1 серйозний інцидент;

- сталося 6 інцидентів, у 2013 році було 5 інцидентів;

- сталося 1 ППС на землі, у 2013 році також було 1 пошкодження ПС;

- надзвичайних подій не було;

● *при експлуатації ПС авіації загального призначення:*

- катастроф не було, у 2013 році сталася 1 катастрофа;

- сталося 2 аварії, у 2013 році була 1;

- стався 1 серйозний інцидент, у 2013 році було на 2;

- стався 1 інцидент, у 2013 році було 3;

- сталася 1 надзвичайна подія, у 2013 році надзвичайних подій не було.



Фото 1. Катастрофа при виконанні вантажного рейсу на літаку Ан-12 в районі ЗПМ аеропорту Таманрассет, Алжир



Фото 2. Аварія при виконанні учбово-тренувальних польотів в районі ЗПМ «Гідропорт», Одеської обл., на літаку К-10 Swift

У 2014 році загальний наліт по сертифікованих компаніях склав 236 768 льотних годин, що на 17,3 % менше у порівнянні з попереднім роком (286 356 годин). Транспортні компанії налітали 205 121 годин (у 2013 – 246 019) і при виконанні авіаційних робіт та УТП – 29553 години (у 2013 – 33887).

Авіаційні події та інциденти з цивільними ПС України¹

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій				Кількість постраждалих			
		абсолютна кількість		на 100 тис. годин		загинуло		травмовано	
		2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
I	Кількість АП та інцидентів при виконанні комерційних транспортних перевезень								
1.1	Катастрофи	1	1	0,48↑	0,4	7	5		8
1.2	Аварії		2	0↓	0,81				
1.3	Серйозні інциденти	5	1	2,43↑	0,4				
1.4	Інциденти	52	87	25↓	35				
II	Кількість АП та інцидентів при виконанні авіаційних робіт, у т.ч. при УТП								
2.1	Катастрофи			0	0				
2.2	Аварії		3	0↓	0,74				5
2.3	Серйозні інциденти		1	0↓	0,24				
2.4	Інциденти	6	5	1,89↑	1,73				
III	Загальна кількість АП та інцидентів з цивільними ПС України								
3.1	Катастрофи	1	1	0,42↑	0,35	7	5		8
3.2	Аварії		5	0↓	1,74				5
3.3	Серйозні інциденти	5	2	2,11↑	0,7				
3.4	Інциденти	58	92	25↓	32				
3.5	Всього	64	100	27↓	37	7	5		13

Примітка: ¹ – крім інцидентів при ОППКількість надзвичайних подій, пошкоджень ПС на землі, подій з іноземними ПС, що сталися в Україні, та подій з ПС загального призначення¹

№ п/п	Класифікація подій	Кількість подій		Кількість постраждалих				
		2014 рік	2013 рік	Загинуло		Травмовано		
				2014 р.	2013 р.	2014 р.	2013 р.	
1	Надзвичайні події	1	2					
2	Пошкодження ПС	7	8					
3	Події з ПС авіації загального призначення	К/А	0/2	1/2		1	2	
		СІ/Ін	1/1	2/3				
4	Події з ПС, що не внесені до державного реєстру	К/А	5/1	6/3	5	8	1	2
		Інц						
5	Події з іноземними ПС	44	129	298				
6	Всього			303	9	1	4	

Примітка: ¹ – крім інцидентів при ОПП

Найбільш серйозними подіями, що відбулися під час експлуатації повітряних суден, стали:

1) при виконанні транспортних перевезень:

катастрофа – 30.08.2014 при виконанні рейсу UKL 4061 з перевезення нафтовидобувного обладнання за маршрутом Таманрассет (Алжир) – Малабо (Екваторіальна Гвінея) на літаку Ан-12 UR-DWF авіакомпанії «Україна-Аероальянс», за повідомленням диспетчера служби ОПР аеродрому Таманрассет, через 3 хвилини після зльоту з екіпажем ПС було втрачено зв'язок. Літак зіткнувся з земною поверхнею, зруйнувався та повністю згорів. Внаслідок катастрофи загинули 7 членів екіпажу.

Розслідування катастрофи проводить комісія авіаційної влади Алжиру за участю уповноваженого представника НБРЦА:

серйозний інцидент – 08.02.2014 під час виконання рейсу UDN 504 за маршрутом Домодедово-Дніпропетровськ на літаку E-145EP UR-DNP авіакомпанії «Дніпроавіа», під час набору висоти до FL240 спрацювала сигналізація про відмову підшипника генератора № 3 «Generator 3 bearing fail», після чого з'явилось повідомлення про пожежу лівого двигуна «Engine 1 fire». Командир літака прийняв рішення вимкнути двигун та задіяв систему пожежогасіння. Після локалізації пожежі командир ПС прийняв рішення про повернення на аеродром вильоту. Посадка на аеродромі Домодедово виконана благополучно. Фактор: виробничо-конструктивний недолік;

серйозний інцидент – 15.04.2014 при виконанні рейсу AUI 471 за маршрутом Бориспіль-Цюрих на літаку B-737-500 UR-GAS авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», під час польоту на ешелоні FL360 відбулася розгерметизація кабіни ПС, що призвело до зростання висоти в кабіні та спрацювання світлової сигналізації «Bleed Trip OFF», після чого спрацювали сигналізації «Cabin Altitude Warning Horn» та «Cabin Altitude». Екіпаж виконав процедуру QRH NNC 2.10 «Cabin Alt Warning Or Depressurization» та використав кисневі маски. Висота в кабіні продовжувала зростати та досягла значення 13500 футів. Екіпаж виконав аварійне зниження і продовжив політ до аеропорту призначення на безпечній висоті. Посадку в аеропорту Цюрих було виконано благополучно. Фактор: технічний;

серйозний інцидент – 28.07.2014, вдень, у візуальних метеорологічних умовах, при виконанні рейсу URNST за маршрутом Рига-Івано-Франківськ на літаку Beechcraft Premier 1A UR-NST авіакомпанії «Бізнес Джет Тревел», під час візуального заходження на посадку в конфігурації «закрилки прибрані», після приземлення літак викотився за межі ЗПС на 220 метрів з відхиленням від вісі ЗПС на 35 метрів. Фактор: людський (екіпаж), організаційний;

серйозний інцидент – 06.08.2014 при виконанні рейсу ELO 6242 за маршрутом Анталія-Познань на літаку A-320 UR-CME авіакомпанії «ЯнЕйр», під час польоту на ешелоні 340 сталася відмова системи відбору повітря від правого двигуна при деактивованому по DMI клапані регулювання тиску лівого двигуна. Відмова системи відбору повітря призвела до падіння тиску в гермокабіні, зниження ПС до безпечної висоти та запуску ДСУ для підтримання безпечного тиску в кабіні. Командир ПС прийняв рішення виконати посадку на найближчому аеродромі Бургас (Болгарія). Фактор: технічний;

серйозний інцидент – 29.12.2014 при виконанні рейсу UDN 203 за маршрутом Дніпропетровськ-Львів на літаку E-145LR UR-DPB авіакомпанії «Дніпроавіа», під час розбігу по засніженій ЗПС, літак потрапив в сніговий намет з тенденцією розвороту вправо та зниженням швидкості розбігу. Командир ПС прийняв рішення припинити зліт. Після зупинки літака, екіпаж спробував розвернутися на ЗПС на 180°, що призвело до повного застрягання літака в снігу, а рух ПС на власній тязі був неможливим. Для евакуації літака із снігових наметів на ЗПС, екіпаж викликав буксир. В процесі очікування буксиру екіпаж вимкнув двигуни, а для забезпечення живлення літака, запустив ДСУ. Через кілька секунд на дисплеї EICAS пілоти побачили повідомлення про задимлення туалету «Lavatory Smoke» та отримали доповідь від бортпровідника про наявність диму в пасажирському салоні. Командир ПС прийняв рішення виконати аварійну евакуацію пасажирів. Після висадки пасажирів екіпаж здійснив огляд салону і зовнішнього стану літака. Осередків займання виявлено не було. Розслідування серйозного інциденту проводить комісія НБРЦА;

серйозний інцидент при ОПП – 07.08.2014, вдень, у візуальних метеорологічних умовах, під час польоту за ПВП літака Cessna 172R UR-PTI за маршрутом Жуляни-Майське, повітряне судно відхилилося від запланованого маршруту та без дозволу і контролю з боку органів ОПП увійшло до Бориспільської диспетчерської зони (CTR). У цей час літак B-737-900 UR-PSJ авіакомпанії «Міжнародні Авіалінії України», що виконував рейс АУІ 518 за маршрутом Тбілісі-Бориспіль, здійснював заходження на посадку на аеродромі Бориспіль. Несанкціонований та неконтрольований політ літака Cessna 172R у диспетчерській зоні призвів до перетинання ним посадкового курсу ЗПС-36R аеродрому Бориспіль та небезпечного зближення з літаком B-737. Внаслідок зближення, на літаку B-737 спрацювала бортова система попередження зіткнень (TCAS) в режимі «RA» з видачею команди на набір висоти. Згідно з даними наземних засобів об'єктивного контролю, мінімальна горизонтальна відстань між двома ПС склала 0,1 морської милі, а вертикальна відстань 300 футів. Після завершення маневру ухилення від зіткнення, літак B-737 виконав вихід на друге коло та здійснив успішну посадку на аеродромі Бориспіль. Фактори: людський (екіпаж ПС Cessna 172R, персонал ОПП).

Протягом 2014 року НБРЦА розслідувало 3 випадки несанкціонованих польотів повітряних суден АЗП у контрольованому повітряному просторі диспетчерських зон, один з яких призвів до небезпечного зближення, що вимагає вжиття адекватних заходів з метою попередження авіаційних подій.

2) події з ПС авіації загального призначення:

аварія – 09.06.2014 при виконанні приватного польоту за маршрутом с. Зазим'я – с. Сумки на вертольоті Schweizer 269C-1 UR-TYG, під час здійснення посадки на майданчик підібраний з повітря, сталося займання сухої трави. Вогонь перекинувся на ПС, внаслідок чого вертоліт повністю згорів. Екіпаж та пасажир вертольоту не постраждали. Фактор: людський (екіпаж);

аварія – 11.10.2014 при виконанні учбово-тренувального польоту по колу в районі ЗПМ «Гідропорт», Одеської обл., на літаку K-10 Swift UR-TAT, що належить приватній особі, під час виконання маневру зниження для уникнення

зіткнення зі зграєю птахів, сталося зіткнення літака з водною поверхнею лиману Куяльник. Внаслідок зіткнення з водою літак був зруйнований, пілот літака отримала травми та була доставлена в лікарню. Інша особа, що перебувала на борту ПС тілесних ушкоджень не отримала. Фактор: людський (екіпаж);

серйозний інцидент – 23.08.2014 при виконанні тренувального польоту, за програмою підготовки до змагань, над ЗПМ «Гідропорт» на літаку Су-31М UR-TOP, що експлуатується аероклубом «Одеса», під час виконання керованої «бочки» з набором висоти, на висоті 400 м та швидкості 280-300 км/год пілот відчув раптову, сильну вібрацію вибухового характеру. Пілот знизив режим роботи двигуна, перевів літак у кабривання та виявив відрив лопаті повітряного гвинта. Після цього, пілот вимкнув двигун та благополучно здійснив посадку на ЗПС-30, повідомивши про подію керівника польотів. Внаслідок вимушеної посадки пілот травм не отримав. Фактор: виробничо-конструктивний недолік.

Статистичний розподіл авіаційних подій та серйозних інцидентів

Таблиця 5

Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за типами ПС

Тип ПС \ Вид події	Ан-12	Schweizer 269c	К-10 Swift	Е-145	В-737	А-320	Beechcraft Premier 1	Cessna 172	Су-31М
К	1								
А		1	1						
СІ				2	1	1	1	1	1

Таблиця 5

Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за експлуатантами

Експлуатант \ Вид події	Україна - Аероальянс	Приватна особа	Школа льотної майстерності	Дніпроавіа	МАУ	ЯнЕйр	Бізнес Джет Тревел
К	1						
А		1	1				
СІ		2		2	1	1	1

Таблиця 6

Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ) за факторами

Фактори \ Вид події	Не визначено ¹	Людський	ВКН	Технічний	Організаційний
К	1				
А		2			
СІ		3	2	2	1

Примітка: ¹ – розслідування катастрофи з літаком Ан-12 триває. Причинний фактор ще не визначено.

**Розподіл катастроф (К), аварій (А) та серйозних інцидентів (СІ)
за етапами польоту**

Етап \ Вид події	Під час зльоту	Під час посадки	В польоті
К	1		
А		1	1
СІ	2	2	3

Статистичний розподіл інцидентів

У 2014 році до НБРЦА надійшли повідомлення про 59 інцидентів, що сталися з цивільними ПС України. Це найменша кількість інцидентів з часу, коли ведеться їх облік (з 2006 року). Згідно з отриманими даними, абсолютна кількість інцидентів, у порівнянні з минулим роком, зменшилась на 43 %. При цьому загальний обсяг нальоту зменшився лише на 17,3 %.

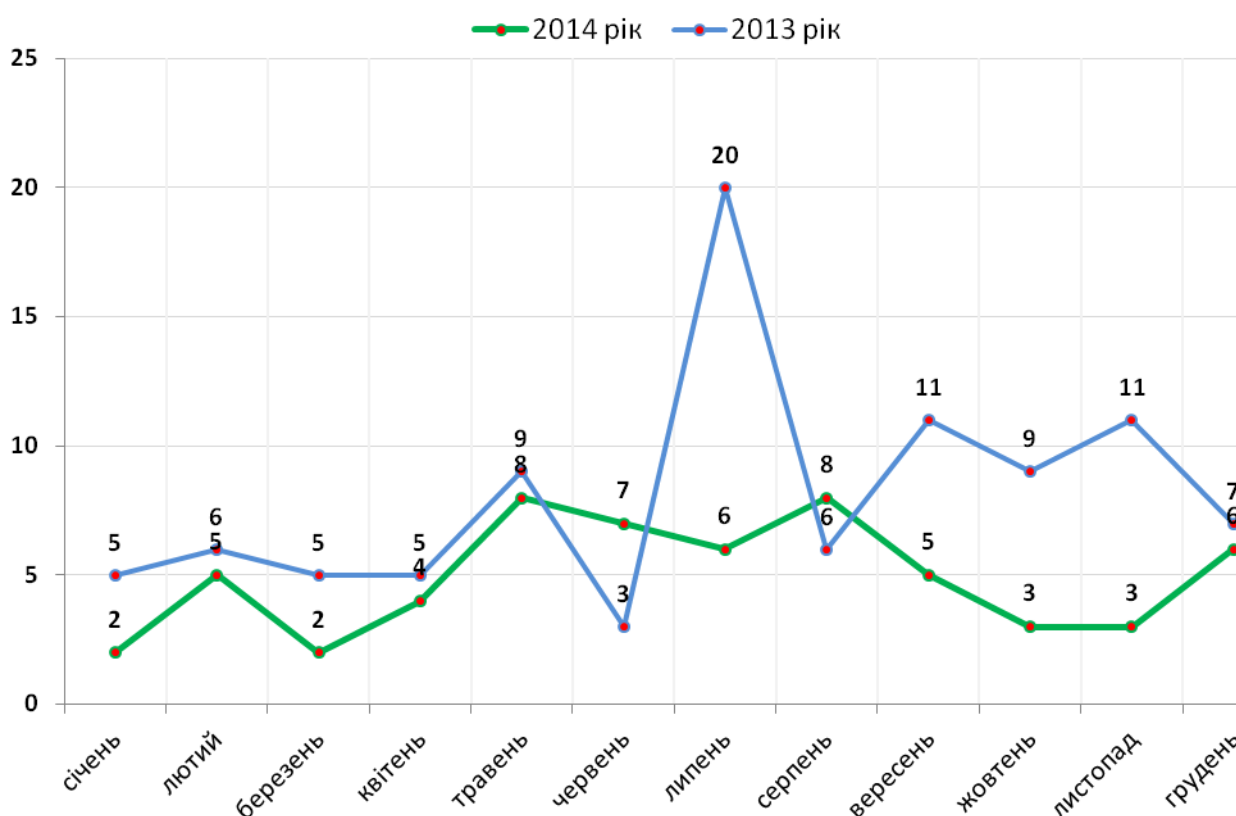


Рис. 8. Щомісячна кількість інцидентів за 2014 рік у порівнянні з 2013 роком

Головною причиною погіршення якості системи сповіщень про події є ігнорування суб'єктами авіаційної діяльності вимог Правил інформаційного забезпечення системи управління безпекою польотів повітряних суден цивільної авіації України, затверджених наказом Мінтранзв'язку від 19.03.2009 № 295 та зареєстрованих Мін'юстом 02.04.2009 за № 293/16309.

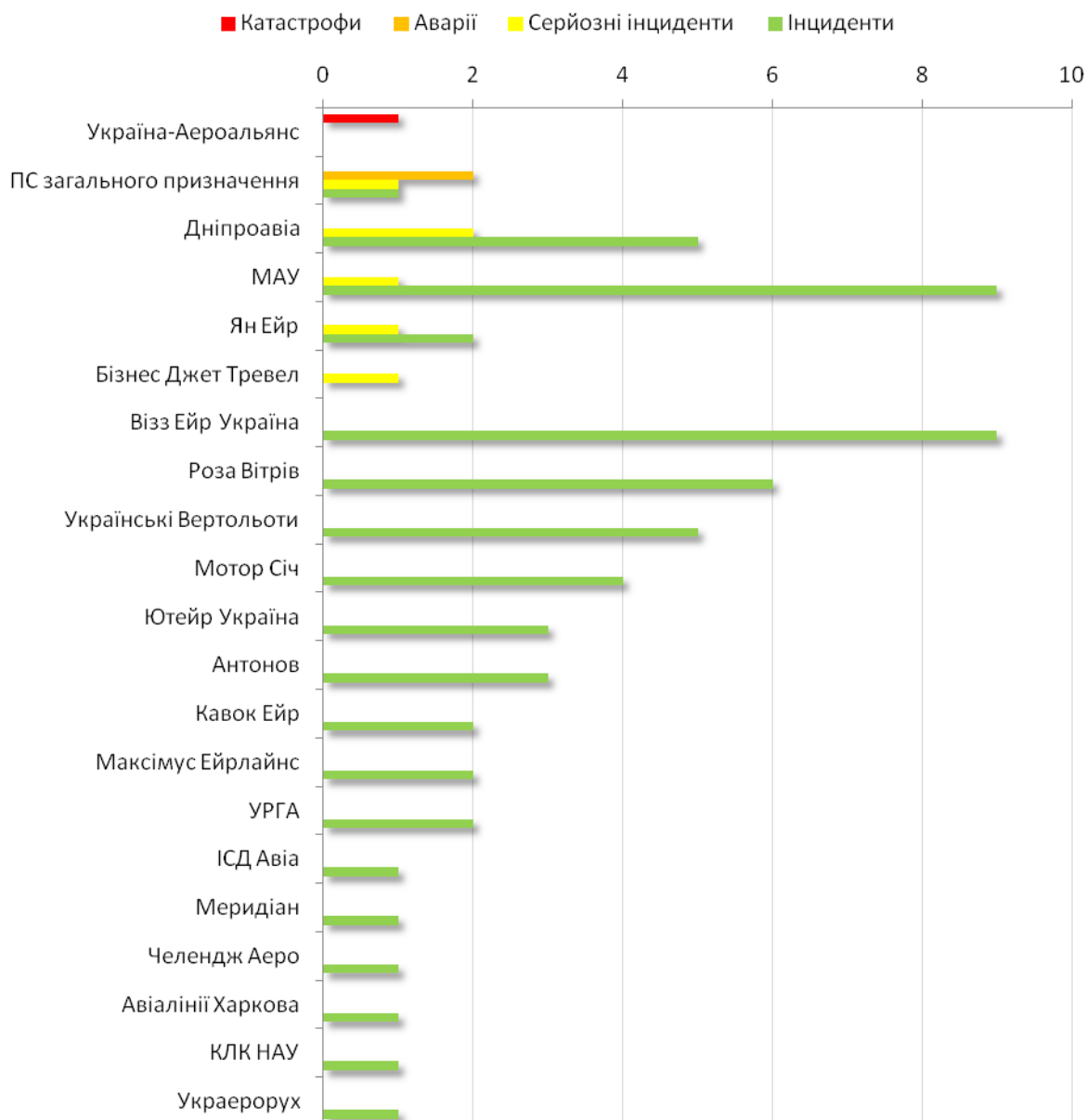
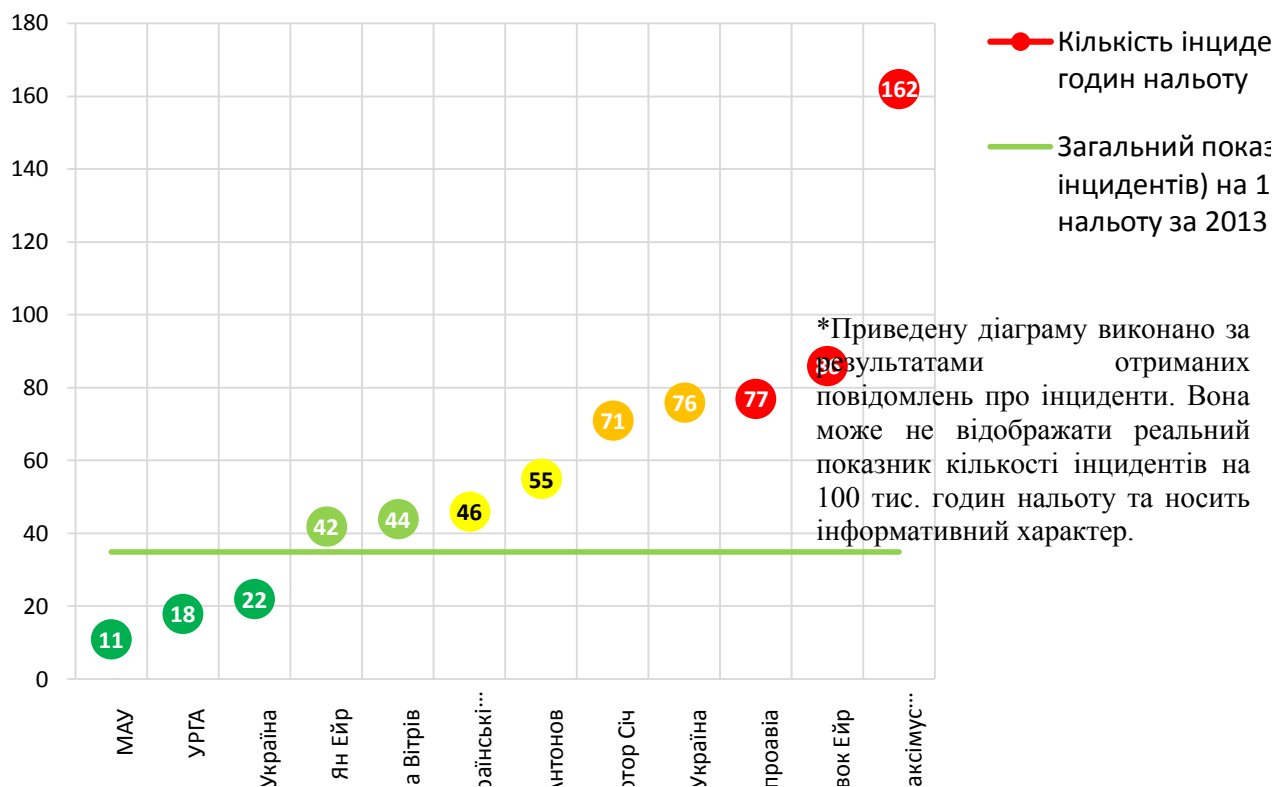


Рис. 9. Розподіл авіаційних подій та інцидентів за 2014 рік за експлуатантами

Протягом 2014 року деякі інциденти повторювались, що вказує на неадекватність або ігнорування заходів з попередження авіаційних подій та недоліки в системі управління безпекою польотів.

Зокрема, в авіакомпанії «Дніпроавіа» сталося 3 інциденти, що пов'язані з руйнуванням наварного шару пневматиків, що експлуатувалися з перевищенням експлуатаційних обмежень (швидкість руління, тиск пневматика).

Мали місце 3 інциденти, що пов'язані з розтріскуванням скла (авіакомпанії МАУ, Дніпроавіа та Україна). У двох випадках розтріскування сталося при підконтрольній експлуатації розшарованих стекол, по яких були відкриті відкладені технічні несправності (DMI) терміном від 5, 9 місяців до 1 року (перевищення терміну усунення несправності). Один випадок пов'язаний з експлуатацією скла з ознаками корозії нагрівального елемента. Повторюваність причин інцидентів вказує на недоліки в роботі як з боку наглядового органу (Державіаслужби), так і організацій, що забезпечують технічну експлуатацію ПС.



¹ – вказано експлуатантів, кількість інцидентів у яких за 2014 рік була не менше 2-х.

Рис. 10. Відносні показники кількості інцидентів на 100000 годин нальоту за 2014 рік за експлуатантами¹

Таблиця 8

Причинний аналіз інцидентів², які сталися у 2014 році, за типами серед найбільш поширених ПС

Причина / Тип ПС	Представники дикої природи	Двигун та паливна/мастильна система	Шасі	Система герметизації ПС	Механізація	Руйнування редуктора	Розтріскування скла	Погодні умови, зсув вітру та ін.	Системи навігації/індикації	Спрацювання пожежної сигналізації	Пошкодження стороннім предметом	Екіпаж
А319/320/321	12			1			1	2	1		1	
В737/300-900	4			1	2		1			2		
Е-145/190		1	3		1		1		1			1
Мі-8	1	1				1						
Ан-124		3										
Разом	17	5	3	2	3	1	3	2	2	2	1	1

Примітка: ² – крім інцидентів при ОПП

Розподіл авіаційних подій та інцидентів за типами ПС²

Повітряні судна	Класифікація авіаційних подій та інцидентів: К – катастрофи, (-) кількість загиблих у катастрофі; А – аварії; СІ – серйозні інциденти; І – інциденти;				ЕПС – екіпажі ПС ІАС – інженерно-авіаційна служба ОРГ – організаційний недолік СЗП – персонал служб забезпечення польотів АРЗ – персонал авіаремонтних заводів ВКН – персонал заводів виробника чи розробника (виробничо-конструктивний недолік) ТЕХ – технічний фактор ІН – інші (персонал замовника, навколишнє середовище та ін.) FOD – пошкодження стороннім предметом									
	Тип ПС	К	А	СІ	І	ЕПС	ІАС	ОРГ	СЗП	АРЗ	ВКН	ТЕХ	ІН	FOD
Ан-12 ¹	1 (7)				2							2		
Schweizer 269с		1				1								
К-10		1				1								
Emb 145 ¹				2	5		1	1		1	1	2		
А-320/321				1	17							3	14	1
В-737				1	9		1	1				5	4	
Beechcraft PRM1				1		1	1							
Су-31М				1							1			
Мі-8 ¹					5	2				1		1	1	
Ан-124 ¹					3			1				2		
Bombardier CL600					2							2		
Emb 190					2	1						1		
Ан-24					2	1						1	1	
Saab-340 ¹					2									1
Іл-76					2							1	1	
Cessna 150					1	1								
Beechcraft В-300					1								1	
Мі-2					1							1		
ATR-72					1	1						1		
Eurocopter 155					1								1	
Ан-140 ¹					1									
Ан-26					1	1								
Ан-74					1							1		
Всього:	1 (7)	2	6	59	11	2	4	1	2	2	2	23	23	2

Примітки: ¹ – розслідування події триває. Причинний фактор буде визначено після закінчення розслідування;

² – крім інцидентів при ОНР.

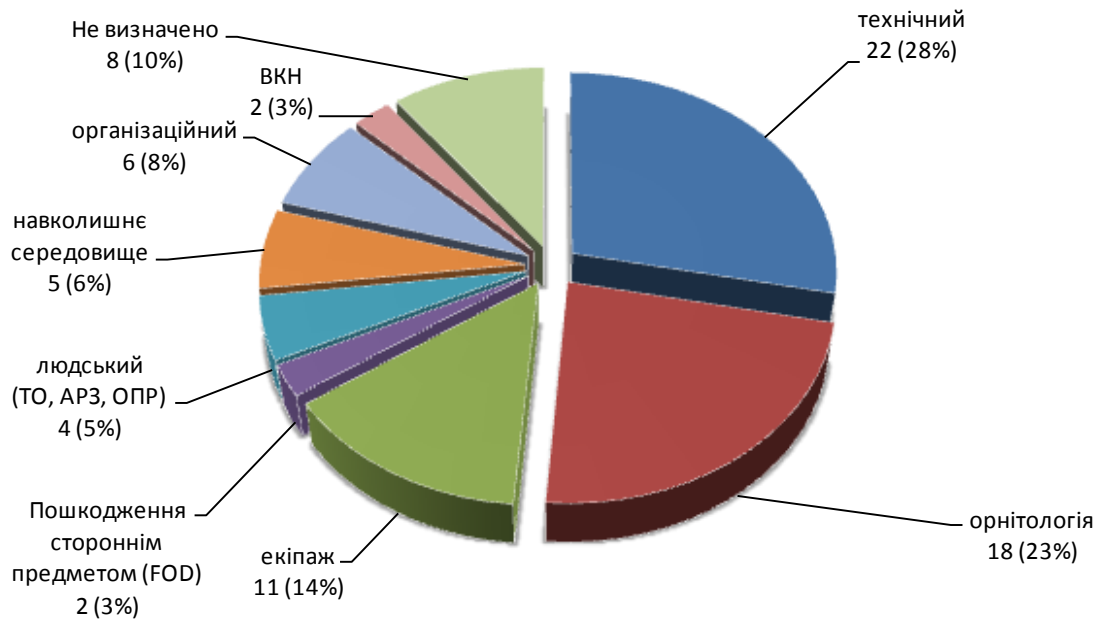


Рис. 11. Розподіл авіаційних подій та інцидентів за 2014 рік за факторами

Орнітологічне забезпечення безпеки польотів

Протягом 2014 року на аеродромах України сталося 19 інцидентів, що пов'язані із зіткненнями ПС із птахами. У 2013 році подібних інцидентів було 35.

8 інцидентів сталися з іноземними ПС та 11 з повітряними суднами України. Найбільша кількість інцидентів в аеропортах України сталася влітку – 7.

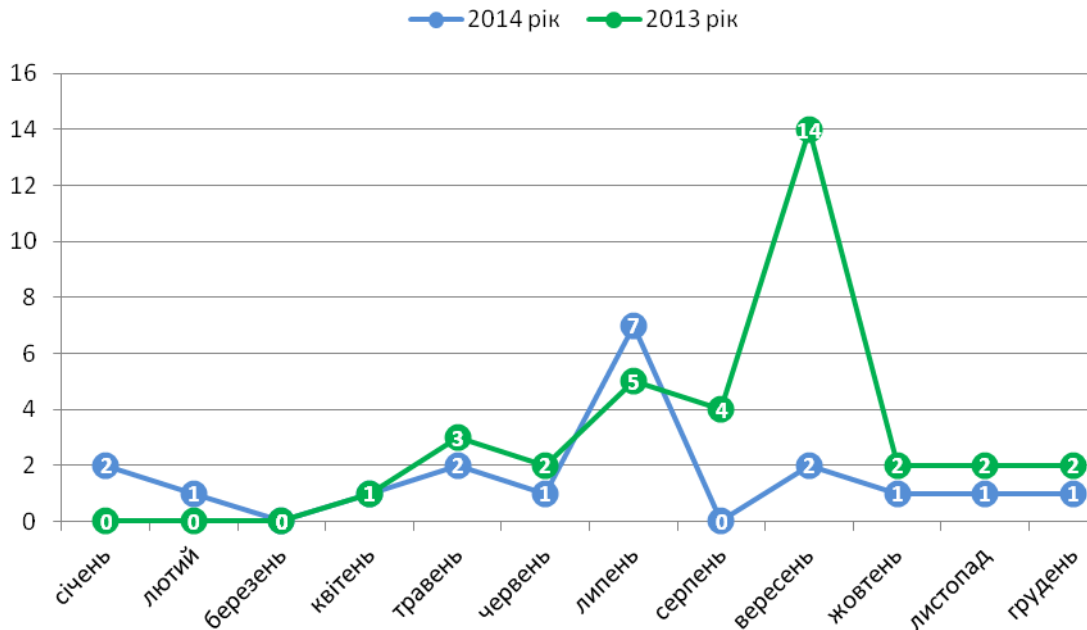


Рис. 12. Помісячний розподіл інцидентів за 2014 рік, у порівнянні з 2013 роком

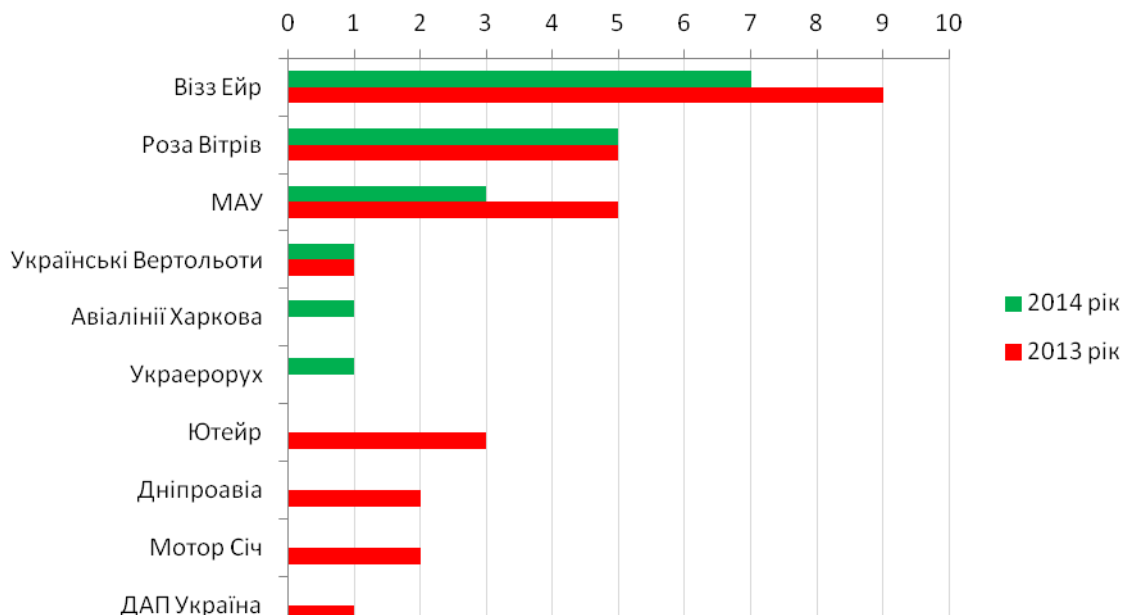


Рис. 13. Кількість інцидентів за 2014 рік по авіакомпаніях України, пов'язаних з орнітологією у порівнянні з 2013 роком

Таблиця 10

Сезонний розподіл інцидентів по аеропортах України, пов'язаних з орнітологією (накопичення за 2013-2014 роки)

Аеропорт	Місяць												Всього
	січень	лютий	березень	квітень	травень	червень	липень	серпень	вересень	жовтень	листопад	грудень	
Бориспіль				1	1		4		4	2		1	13
Жуляни					3		2	1	2		2		10
Львів	1	1				2	2		2		1	1	10
Донецьк						1	2	1	5			1	10
Одеса				1	1		1		1				4
Дніпропетровськ								1	2				3
Харків	1						1	1					3
Запоріжжя										1			1
Всього	2	1	0	2	5	3	12	4	16	3	3	3	54

Примітка: кількість інцидентів по аеропортах України, пов'язаних з орнітологією, розрахована відповідно до «Руководства по системе информации ИКАО о столкновениях с птицами (IBIS)», яким визначені зони відповідальності аеропортів за орнітологічне забезпечення безпеки польотів.

Події, що сталися з ПС, які не внесені до Державного реєстру цивільних ПС

У 2014 році сталися 6 катастроф, у яких 6 осіб загинули, та 1 аварія, у якій 1 особа отримала травму, з ПС, які не були внесені до Державного реєстру цивільних ПС.

Події, що сталися з цивільними ПС іноземної реєстрації на території України

У 2014 році на території України сталася 1 катастрофа з літаком В-777 Малазійських авіаліній, внаслідок якої загинуло 298 осіб, 2 серйозні інциденти

(розгерметизація та викочування ПС за межі ЗПС), 40 інцидентів та 1 пошкодження ПС.

Катастрофа – 17.07.2014, при виконанні рейсу MAS 17 за маршрутом Амстердам (Нідерланди) – Куала-Лумпур (Малайзія) на літаку B-777-200 9M-MRD авіакомпанії «Malaysia Airlines», під час польоту у Дніпропетровському РПП, в районі навігаційної точки ТАМАК, на радіолокаційному дисплеї диспетчера Дніпропетровського РДЦ зникла відмітка від повітряного судна та був втрачений радіозв'язок з екіпажем літака. В цей час, за повідомленням очевидців, в районі с. Грабове, Донецької області, спостерігалось падіння з неба уламків літака. Внаслідок катастрофи загинуло 298 людей.

Розслідування катастрофи проводить комісія Ради з безпеки на транспорті Королівства Нідерланди за участю уповноважених представників Великобританії, Німеччини, Австралії, Франції, Італії, США, Малайзії.

На цей час комісія вивчає та аналізує уламки літака та проводить викладку повітряного судна на військовій авіабазі Гільзе-Райен (Gilze-Rijen). У зв'язку з недостатнім фінансуванням, представники України не можуть брати участі у роботі міжнародної комісії.

Таблиця 11

Загальні дані щодо подій з іноземними ПС на території України

Аеродром	Жуляни	Бориспіль	Одеса	Харків	Львів	Дніпро-петровськ	Дніпропетровський РДЦ	Всього
Країна реєстрації								
Австрія	3	4	1			2		10
Туреччина	2	3	1		1			7
ОАЕ	1			2				3
Німеччина		1		1	1			3
Чехія	1	1						2
РФ	1			1				2
О. Мен	1	1						2
Угорщина	2							2
Мальта	1							1
Португалія		1						1
Індія	1							1
США			1					1
Польща			1					1
Латвія		1						1
Азербайджан					1			1
Іран		1						1
Віргінські о-ви	1							1
Малайзія							1	1
Сербія	1							1
Данія	1							1
Італія	1							1
Всього	17	13	4	4	3	2	1	44

Порушення порядку використання повітряного простору України

У 2014 році НБРЦА проведено розслідування 43 випадків порушень порядку використання повітряного простору України, що на 23 % більше у порівнянні з попереднім роком (у 2013 році зареєстровано 33 події). Переважна більшість порушень зафіксована пунктами спостереження прикордонної служби, від яких надійшло близько 2400 повідомлень про порушення порядку використання повітряного простору України та перетину Державного кордону України літальними апаратами збройних сил РФ.

Незважаючи на встановлення заборони на використання повітряного простору над Кримським півостровом протягом року здійснювалися регулярні польоти цивільних повітряних суден РФ та інших держав СНД на аеродром Сімферополь.

Засліплення екіпажів лазерними променями

У 2014 році зменшилась кількість повідомлень, що надходили до НБРЦА, про випадки засліплення екіпажів ПС лазерними променями. Якщо в 2013 році було отримано 34 таких повідомлень, то в 2014 році – лише 5.

Нажаль неможливо достовірно визначити – чи даний факт є наслідком зменшення кількості рейсів за 2014 рік, чи усуненням джерел таких порушень, однак враховуючи відсутність рейсів у межах зони АТО та втрату контролю над Кримським півостровом, можна зробити висновок, що значна кількість порушень зникла, або перестала надаватись до НБРЦА. Так, в 2013 році в районі аеропорту Донецьк було зафіксовано 7 випадків засліплення лазерними променями, а в районі аеропорту Сімферополь – 3.

Пошкодження ПС на землі

У 2014 році сталося 8 пошкоджень цивільних повітряних суден на землі в аеропортах України та іноземних аеропортах. Пошкодження відбувалися на 3-х аеродромах України та 2-х іноземних аеродромах.

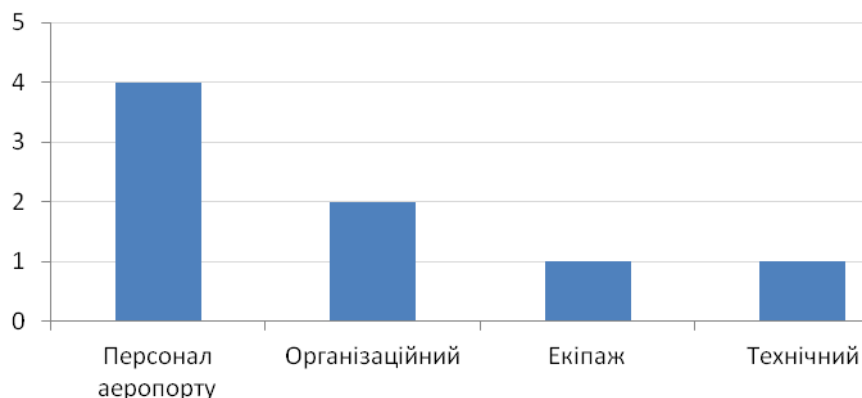


Рис. 14. Фактори, що призводили до пошкоджень ПС у 2014 році.

2.2. Водний транспорт¹

2.2.1. Морський та річковий транспорт

Протягом 2014 року на морському та річковому транспорті, в тому числі з маломірними (малими) суднами, сталися 8 аварійних подій, що підлягають обліку, (загинули 7 осіб, травмовано 1 особу) та 10 аварійних подій, що не підлягають обліку (загинули 4 особи, зникли безвісти 2 особи, травмовано 2 особи), а саме:

морський транспорт – аварійних подій не було (у 2013 році – 6 аварійних подій);

річковий транспорт – 4 аварійні події, у яких 3 особи загинули (у 2013 році – 7 аварійних подій без постраждалих);

маломірні (малі) судна – 10 аварійних подій, у яких загинуло та зникло безвісти 10 осіб, травмовано 3 особи (у 2013 році 19 аварійних подій, у яких загинуло та зникло безвісти 25 осіб, травмовано 2 особи);

судна під іноземним прапором – 4 аварійні події без постраждалих (у 2013 році – 8 аварійних подій без постраждалих).

Загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2014 року, зменшилась на 55 % у порівнянні з відповідним періодом 2013 року (18 аварійних подій, яких 11 осіб загинули, 2 – зникли безвісти, 3 – травмовано, проти 40 аварійних подій, у яких 18 осіб загинуло, 2 – зникли безвісти, 9 – травмовано).

За останні 5 років відбулося зменшення аварійності на морському та річковому транспорті, так у 2010 році трапилось 101 аварійна подія, у 2011 – 72 аварійні події, у 2012 – 50 аварійних подій, у 2013 – 40 аварійних подій, у 2014 – 18 аварійних подій.

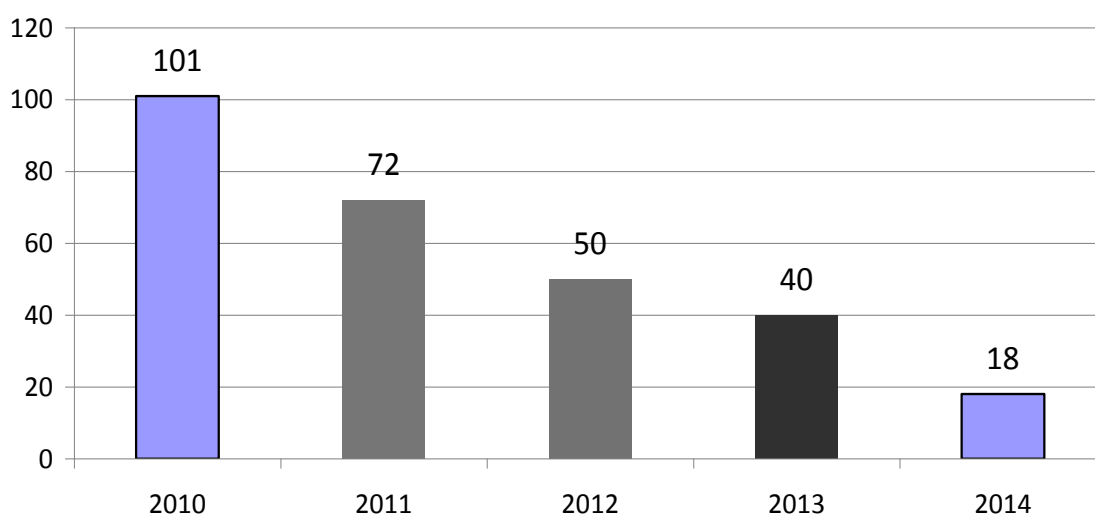


Рис. 15. Порівняльний стан аварійності у 2010-2014 роках

Примітка:¹ – у цьому розділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі аналізу аварійності на морському та річковому транспорті за 2014 рік, підготовленого фахівцями Укрморречінспекції.

Розподіл аварійних подій за 2014 рік за видами

Підлягають обліку

		Кількість	Загинули	Зникли безвісти	Травмовано
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	2	3	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		2	3	0	0
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	4	4	0	0
	Серйозні аварії	1	0	0	1
	Серйозні інциденти	1	0	0	0
Всього:		6	4	0	1

Не підлягають обліку

		Кількість	Загинули	Зникли безвісти	Травмовано
Іноземні судна	Дуже серйозні аварії	1	0	0	0
	Серйозні аварії	2	0	0	0
	Морські (серйозні) інциденти	1	0	0	0
	Інциденти	0	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	1	0	0	0
	Інциденти	1	0	0	0
Всього:		2	0	0	0
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	3	4	2	0
	Серйозні аварії	1	0	0	2
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Експлуатаційні пошкодження судна	0	0	0	0
Всього:		4	4	2	2

За результатами аналізу, проведеного Укрморречінспекцією, виявлені характерні системні помилки або недоліки, що призвели або сприяли виникненню АМП, які необхідно враховувати під час планування заходів з попередження виникнення подібних АМП з суднами у майбутньому.

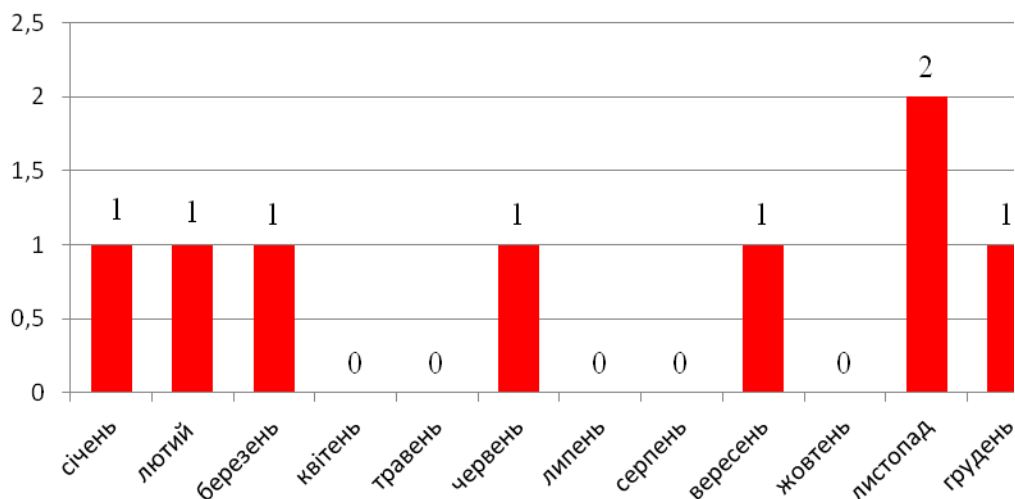


Рис. 16. Розподіл АМП за місяцями 2014 року

Основні причини, що призвели до аварійних морських подій та які було встановлено за результатами проведених розслідувань, такі:

1) *навмисні дії* – (1),

- усвідомлені та вимушені дії (навмисні дії) з метою уникнення більш важких наслідків, які призвели до АМП (т/х «Азовський Ветер», прапор – Камбоджа, судно отримало пошкодження корпусу ймовірно під час льодового проведення від п. Херсон на вихід у море. Капітан навмисно посадив судно на мілину в районі портового пункту «Очаків»);

2) *організаційні причини* – (3),

- відсутність особи відповідальної за безпечну стоянку судна та організацію несення вахтової служби на несамохідному стоянковому судні «Капітан Остапенко», судновласник ТОВ «Імперія» (надходження води у відсіки судна з подальшим збільшенням крену на лівий борт до 45° та посадкою його мілину).

- паління у заборонених місцях (пожежа на буксирі БТ-0632, судновласник – ТОВ «Дельта-сервіс», загинуло дві особи);

- не прийняття вчасних заходів щодо виводу несамохідного судна в безпечну зону при погіршенні погодних умов, не врахування відповідальними особами гідрометеорологічних причин, у результаті чого баржа «ДМ-2281» частково притонула біля причалу ТОВ «Бериславський зерновий термінал», вантаж було втрачено;

3) *порушення Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Мінтрансу від 16.02.2004 № 91*, – (1),

- потрапляння гумового човна під рухомий склад: буксира-штовхача «Портовик-7», судновласник АСК «Укррічфлот» (баржі н/с 3126, 3036). Рибалка, що знаходився на гумовому човні загинув;

4) *порушення вимог правил організації судноводіння, а саме встановлених вимог щодо підготовки переходу, визначення та контролю місця судна на ходу використання технічних засобів навігації, використання навігаційної інформації* – (1),

- вихід судна «LIME» (прапор Молдова, судновласник ПАТ «M&P LIME SHIPPING LIMITED») поза межі фарватеру, що призвело до пошкодження підводної частини корпусу (пробоїни в баластному відсіку № 2);

5) порушення правил технічної експлуатації суден, а саме порушення положень про технічну експлуатацію корпусу судна, зношеність природне старіння конструкційних матеріалів, приховані корозійні осередки – (1),

- затоплення риболовного судна «ONEGA» під час його буксирування з втрата плавучості у зв'язку з надходженням води у корпус судна;

б) порушення вимог правил організації судноводіння під час швартових операцій, а саме допущення капітаном судна надмірної швидкості судна, невикористання якорів – (1),

- під час швартування судна «ВЕНСЕТ С» на причал № 16 Маріупольського морського порту відбувся його навал на причал 16.

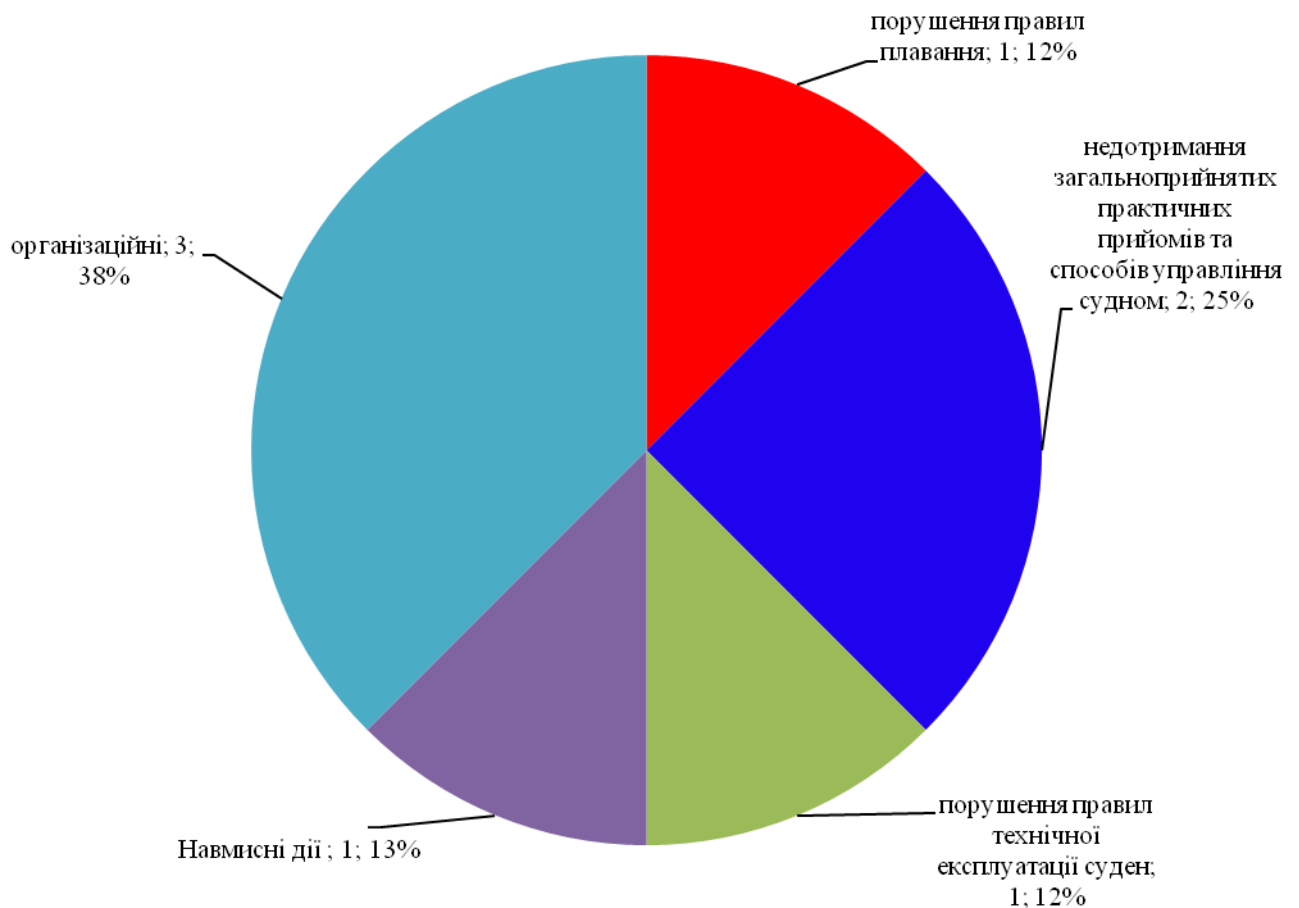


Рис. 17. Розподіл АМП за 2014 рік за причинами

Розподіл АМП за 2014 рік за місцем виникнення:

63 % від загальної кількості АМП сталися в акваторіях річкових ВВШ;

37 % від загальної кількості АМП сталось в акваторіях морських вод (морських портів, каналів, якірних стоянок);

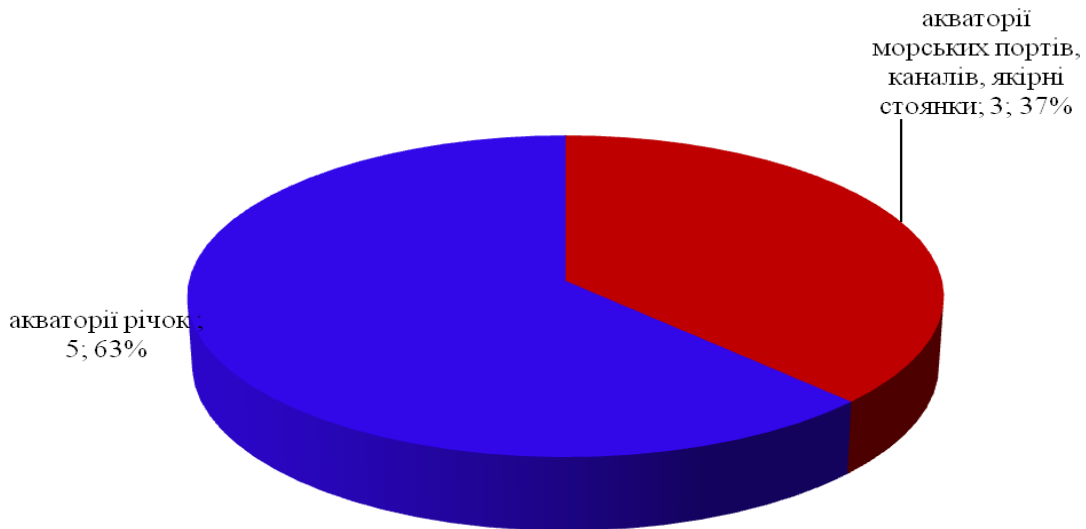


Рис. 18. Розподіл АМП за 2014 рік за місцем виникнення

Розподіл АМП за 2014 рік за типом суден залежно від класифікації органом, що здійснює технічний нагляд, та районом плавання, в якому переважно здійснює плавання судно: 50 % АМП трапилось з морськими суднами, 50 % АМП трапилось з річковими суднами.

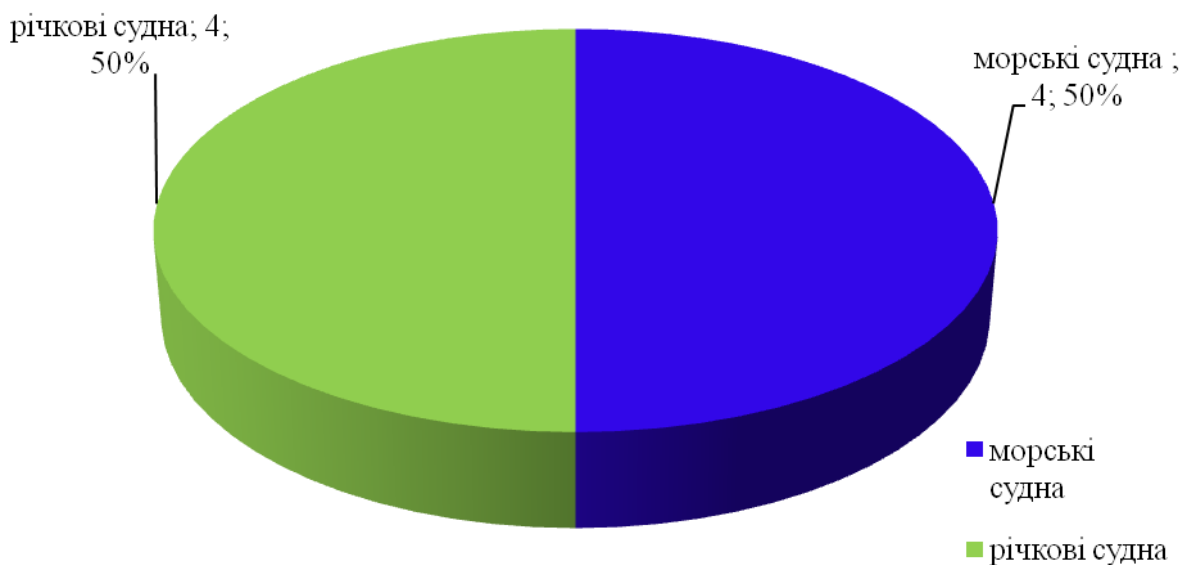


Рис. 19. Розподіл АМП за 2014 рік за типом суден

Згідно з класифікацією, проведеною комісіями з розслідування аварійних морських подій, відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833, та Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 05 листопада 2003 року № 857, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 20 січня 2004 за № 84/8683, аварійні морські події розподіляються так: 37 % – дуже серйозні аварії, 25 % – серйозні аварії, 13 % – морські інциденти, 12 % – інциденти, 13 % – технічний випадок.



Рис. 20. Класифікація АМП за 2014 рік за наслідками

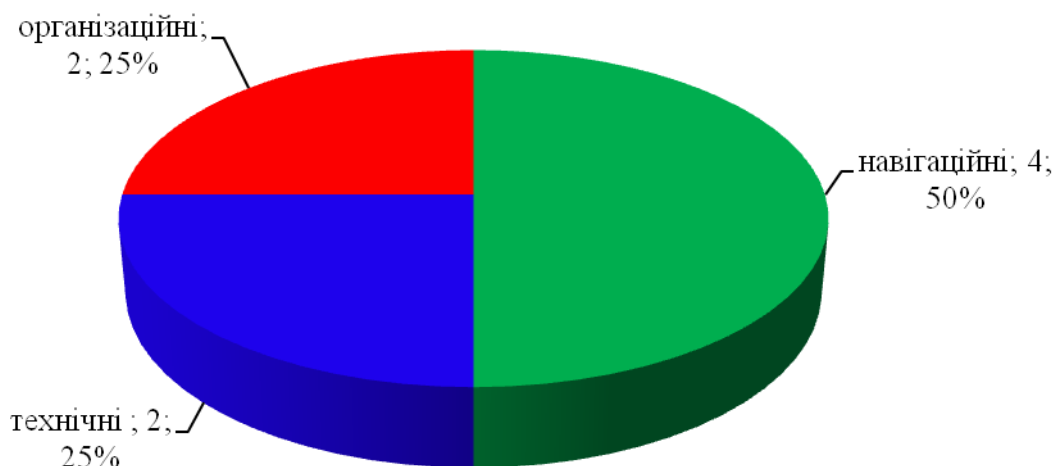


Рис. 21. Розподіл АМП за 2014 рік за видами

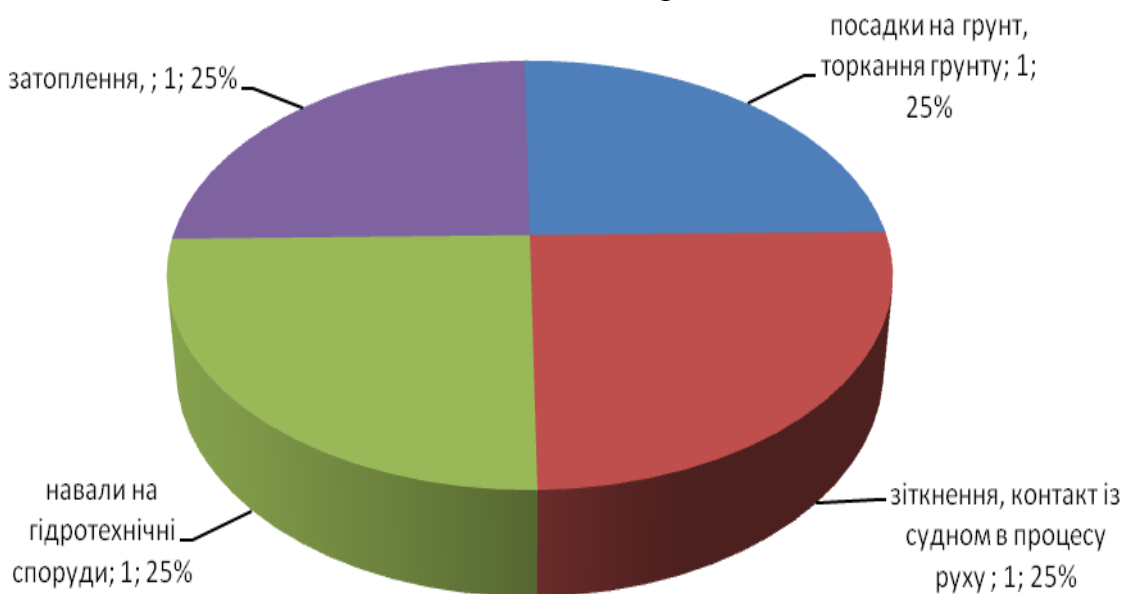


Рис. 22. Розподіл навігаційних АМП за 2014 рік

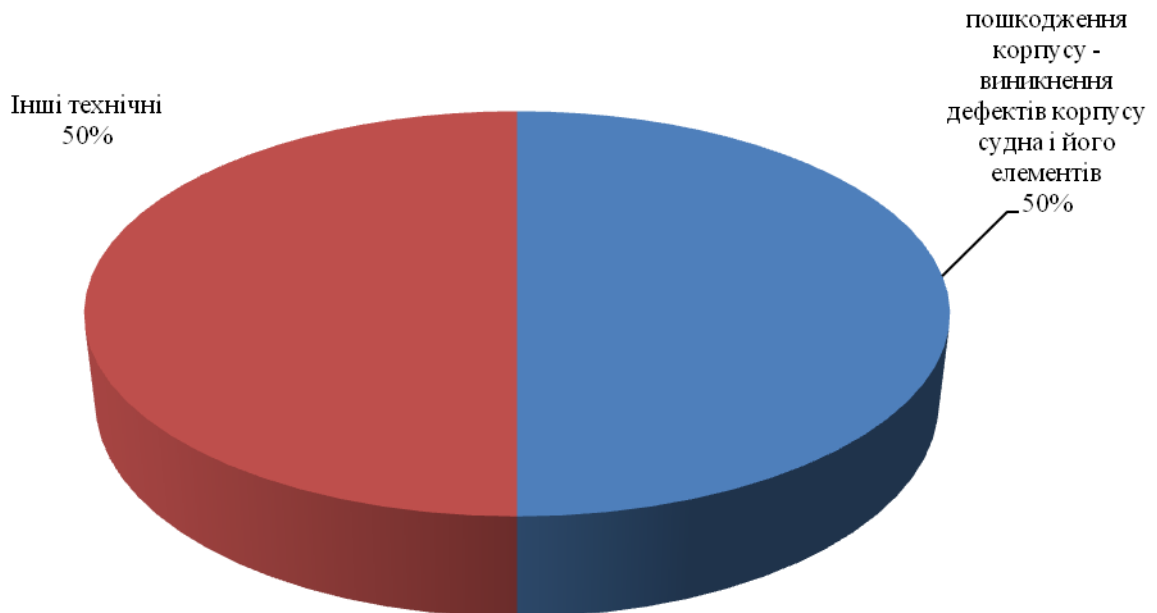


Рис. 23. Розподіл технічних АМП за 2014 рік

За результатами аналізу АМП та з метою запобігання подібних аварійних подій і підвищення рівня безпеки в майбутньому, Укрморречінспекція розробляє попереджувальні заходи. Розроблені заходи затверджуються наказами Укрморречінспекції, визначаються особи, відповідальні за їх виконання, та здійснюється контроль за цими заходами.

Попереджувальними заходами, зокрема, передбачено:

1. Здійснення позачергових перевірок відповідності СУБ компаній, судна яких причетні до аварійних подій.
2. Проведення Днів безпеки на морському та річковому транспорті.
3. Актуалізація нормативно-правових актів і організаційно-розпорядчих документів, пов'язаних з безпекою судноплавства.
4. Проведення на місцях спільних нарад та робочих зустрічей з питань безпеки на морському та річковому транспорті.
5. Здійснення аналізу аварійних подій та розміщення його на сайті Укрморречінспекції.
6. Надання рекомендацій з питань безпеки судноплавства підприємствам галузі морського та річкового транспорту, у тому числі судноплавним компаніям, з метою попередження та запобігання виникненню аварійних подій.
7. Проведення навчальних судових тривоги під час перевірок суден.
8. Доведення до командного складу суден причин та обставин, що призвели до аварійних подій (на підставі раніше здійсненого аналізу).

2.2.1. Маломірні (малі) судна

За інформацією, що зібрана та проаналізована Державною інспекцією України з безпеки на морському та річковому транспорті, відомо, що впродовж 2014 року на території України сталося 10 аварійних подій з (маломірними) малими суднами, в результаті яких загинуло 8 осіб, 2 особи зникло безвісті та 3 особи травмовано.

Із 18 аварійних подій – загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті – 10 аварійних подій (56 %) сталося за участю маломірних (малих) суден.

У цьому аналізі згруповані характерні системні помилки або недоліки, що призвели або сприяли виникненню аварійних подій з метою їх врахування під час планування заходів для попередження виникнення подібних аварійних подій з маломірними (малими) суднами у майбутньому.

Згідно з розподілом аварійних подій, наведеним на рис. 24, можна зробити висновок, що аварійних подій з незареєстрованими суднами трапляється менше, але в них гине значно більше осіб. У 2013 році аварійних подій із зареєстрованими суднами було 42 % (загинуло 8 осіб), із незареєстрованими 58 % (загинуло 17 осіб). Тенденція щодо більшої кількості загиблих у аварійних подіях на незареєстрованих суднах не змінилася.

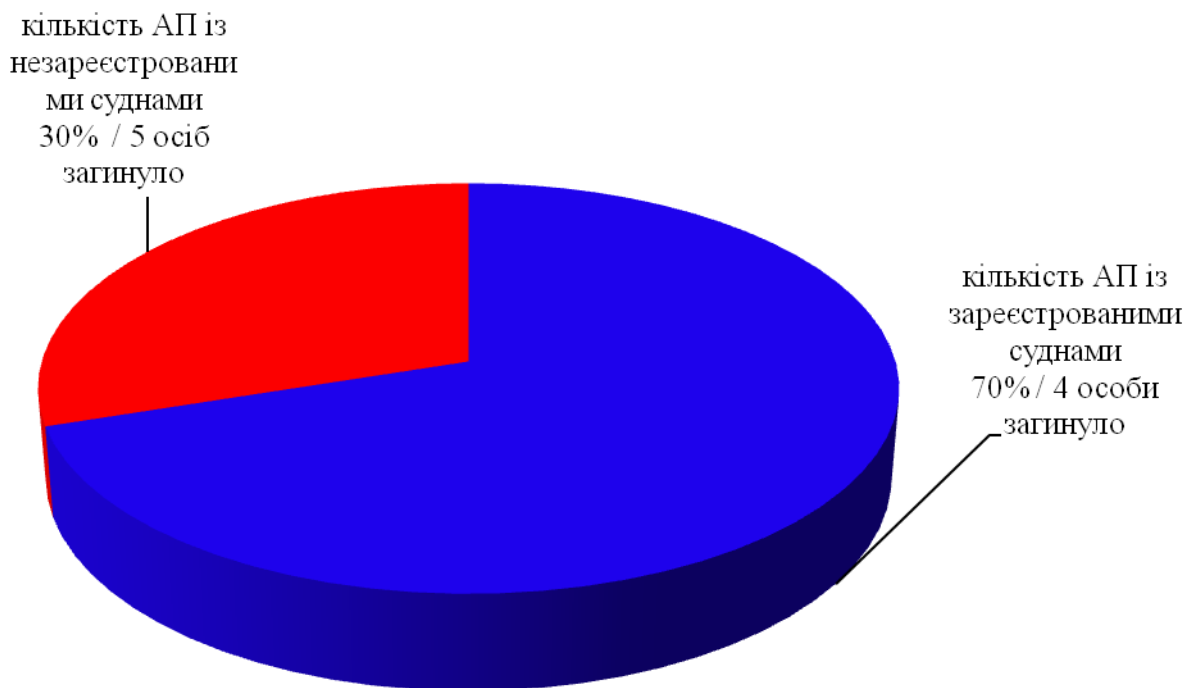


Рис. 24. Розподіл аварійних подій за 2014 рік за наявністю реєстрації

На рис. 25 виконано розподіл за причинами, які переважно впливають на виникнення аварійних подій із маломірними (малими) суднами.

Основні причини, що призвели до аварійних подій та гибелі людей, які були встановлені за результатами проведених розслідувань:

- *організаційні* (30 %): вихід на внутрішні водні шляхи України поза межами баз для стоянки маломірних суден;

- *навігаційні* (50 %): втрата орієнтирів у темний час доби, перевищення швидкості, порушення Міжнародних правил попередження зіткнення на морі 1972 року, Правил користування маломірними (малими) суднами, невміле керування та маневрування маломірним судном;

- *психофізіологічні* (20 %): керування судном у стані алкогольного сп'яніння. У порівнянні з 2013 роком збільшення психофізіологічних причин на 15 %.

Слід зазначити, що із 8 загиблих осіб, 7 осіб потонули з причини відсутності одягнених рятувальних жилетів. Тенденція щодо загиблих, які не були одягнені у рятувальні жилети, зберігається.

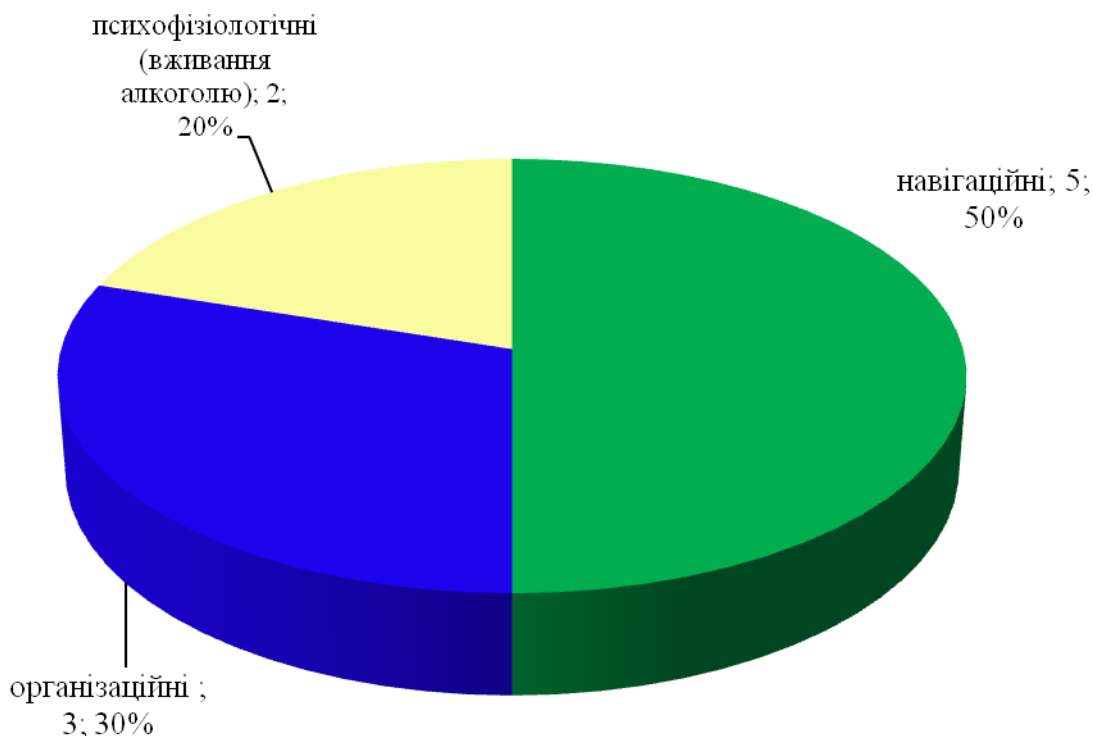


Рис. 25. Розподіл аварійних подій за 2014 рік за причинами

Проаналізувавши розподіл аварійних подій, що відображений на рис. 26, можна зробити висновок, що 60 % від загальної кількості аварійних подій з маломірними (малими) суднами трапилось на акваторіях річок та озер, 40 % аварійних подій сталось на акваторіях морських внутрішніх вод.

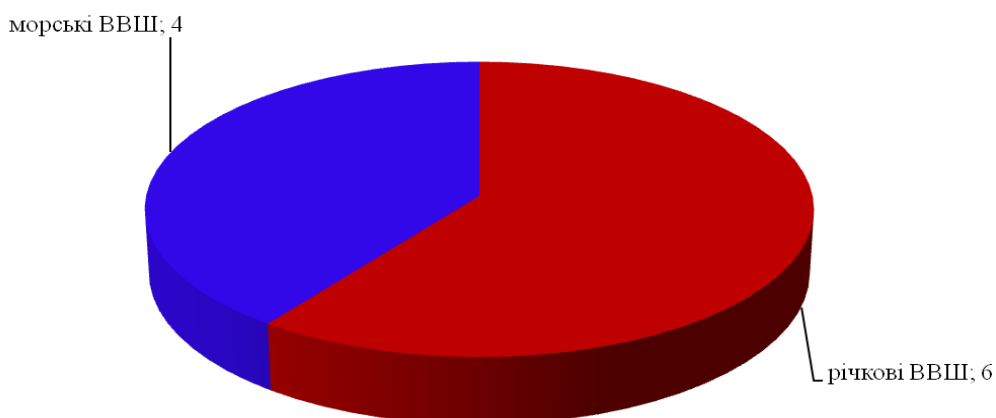


Рис. 26. Розподіл аварійних подій за 2014 рік за місцем виникнення

На рис. 27 показано розподіл аварійних подій за типом маломірних (малих) суден та відображено, що 80 % аварійних подій трапилось з моторними суднами, 20 % аварійних подій трапилось з гребними суднами.

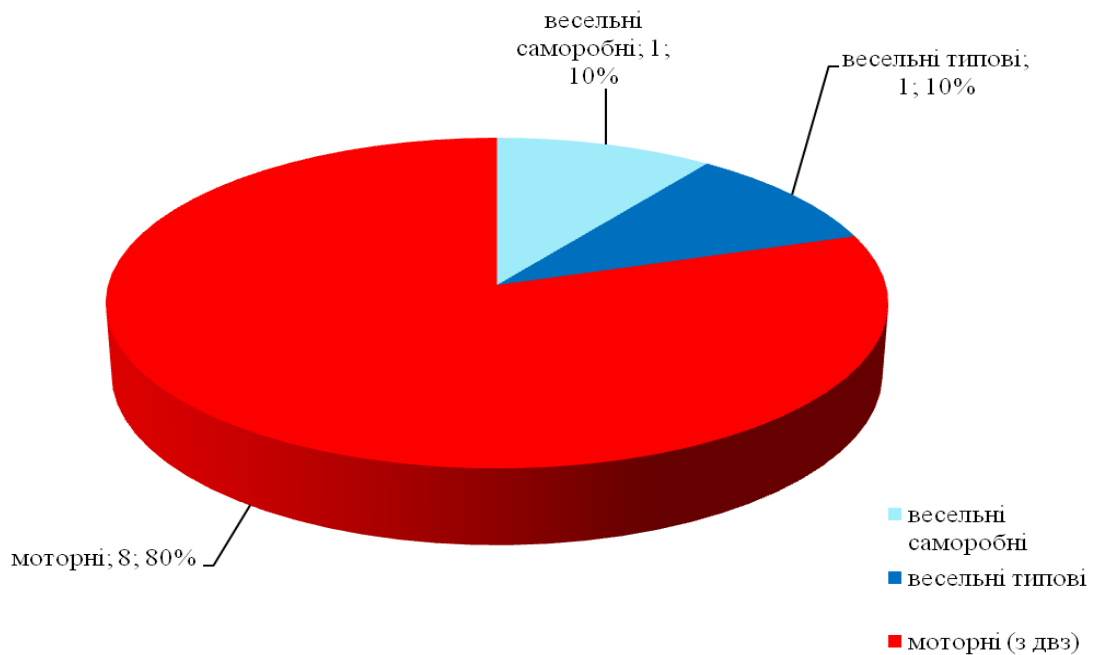


Рис. 27. Розподіл аварійних подій за 2014 рік за типом маломірних (малих) суден

На рис. 28 зазначено, що 60 % аварійних подій трапилось із суднами, які виходили з неконтрольованих місць та без запису про вихід з бази для стоянки маломірних (малих) суден (далі – БСМС). Внаслідок цих аварійних подій загинуло 6 осіб (67 % від загальної кількості загиблих) та 2 особи зникло безвісті (100% від зниклих безвісті осіб). 40 % аварійних подій сталось із суднами, що були зареєстровані та вийшли з БСМС з дотриманням вимог Правил безпечної експлуатації баз для стоянки маломірних (малих) суден, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.07.2004 № 642, зареєстрованим в Мін'юсті 23.07.2004 за № 915/9514. Наслідком стала загибель 3 осіб у цих аварійних подіях.

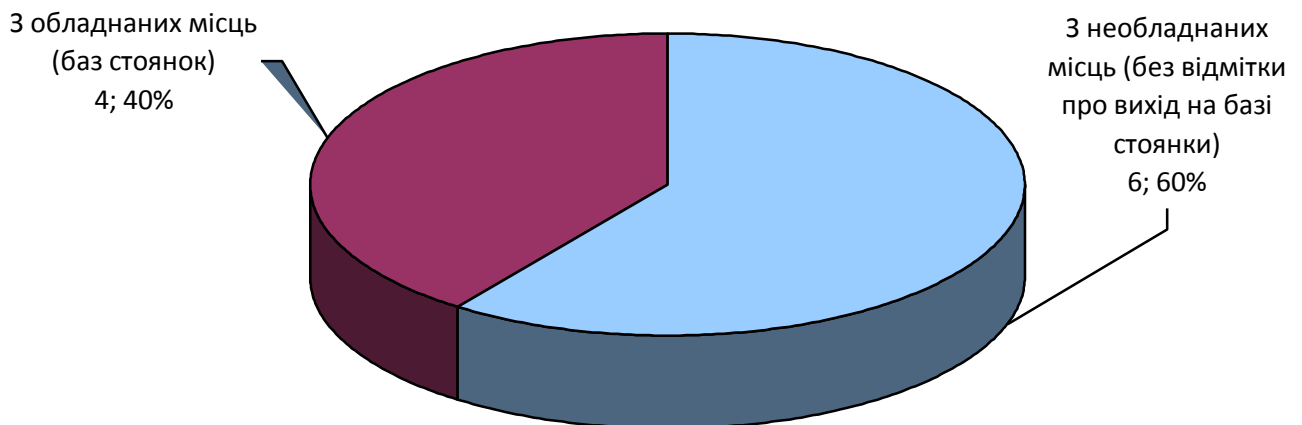


Рис. 28. Розподіл аварійних подій за 2014 рік за місцем виходу суден



Примітка: у інших областях України, що не відображені на рис. 29, у 2014 році аварійних подій не зареєстровано.

Рис. 29. Розподіл аварійних подій за 2014 рік по областях України

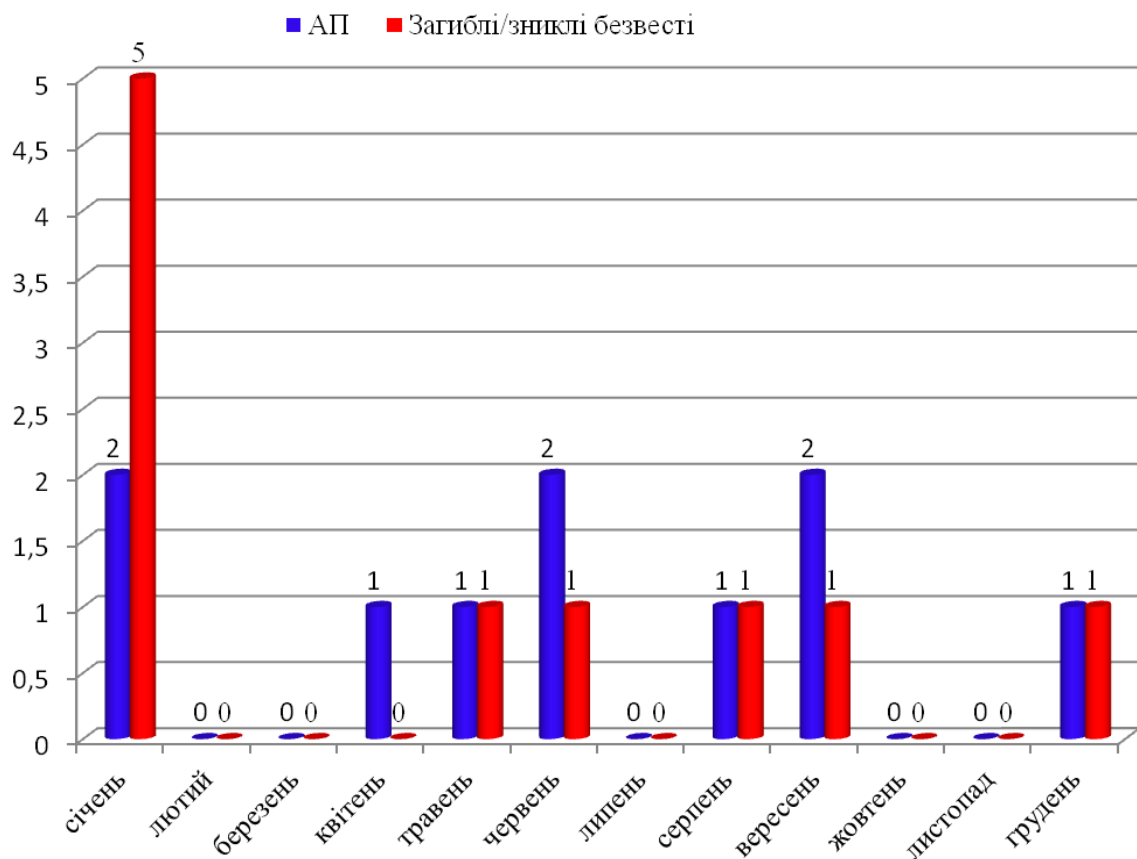


Рис. 30. Співвідношення кількості АП до кількості загиблих осіб у 2014 році

На рис. 30 видно, що у січні, внаслідок аварійних подій, загинула максимальна кількість осіб.

Підсумовуючи, слід зазначити, що основними причинами виникнення аварійних подій з маломірними (малими) суднами є:

- використання маломірних (малих) суден у період закритої навігації;
- несанкціонований вихід маломірних (малих) суден з поза меж баз стоянок маломірних (малих) суден;
- відсутність у судноводіїв необхідних навичок управління судном;
- відсутність на маломірних (малих) суднах рятувальних засобів;
- плавання маломірних (малих) суден у несприятливих гідрометеорологічних умовах або у темний час доби;
- нехтування вимогами нормативно-правових актів з питань безпеки судноплавства, які забороняють:
 - використання незареєстрованих плавзасобів для аматорського рибальства та полювання;
 - використання плавзасобів без належного технічного огляду та у невідповідних районах і умовах плавання;
 - керування судном без відповідного посвідчення судноводія малого/маломірного судна;

Укрморрічінспекція звертає увагу громадян на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, використання маломірних (малих) суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликає не здійснювати вихід на маломірних (малих) суднах у зимовий період, після закриття навігації.

2.3. Залізничний транспорт

2.3.1. Залізничний транспорт загального користування¹

Упродовж 2014 року в структурі Укрзалізниці допущено 673 інциденти, у т.ч. 19 серйозних, проти 718 інцидентів, із яких 20 серйозних за 2013 рік.



Фото 3. Транспортна подія внаслідок сходу рухомого складу 14.12.2014 на станції Ковель Львівської залізниці

Загальну кількість транспортних подій зменшено на 45 випадків, а кількість серйозних інцидентів зменшено на 1 випадок. При цьому, приведений обсяг перевезень зменшився на 6,7 %, а питомий показник кількості транспортних подій до обсягів перевезень збільшився з 2,66 до 2,77 подій на 1 млрд. приведених тонно-кілометрів.

Щодобово траплялось у середньому 1,8 випадка проти 1,97 у 2013 році.

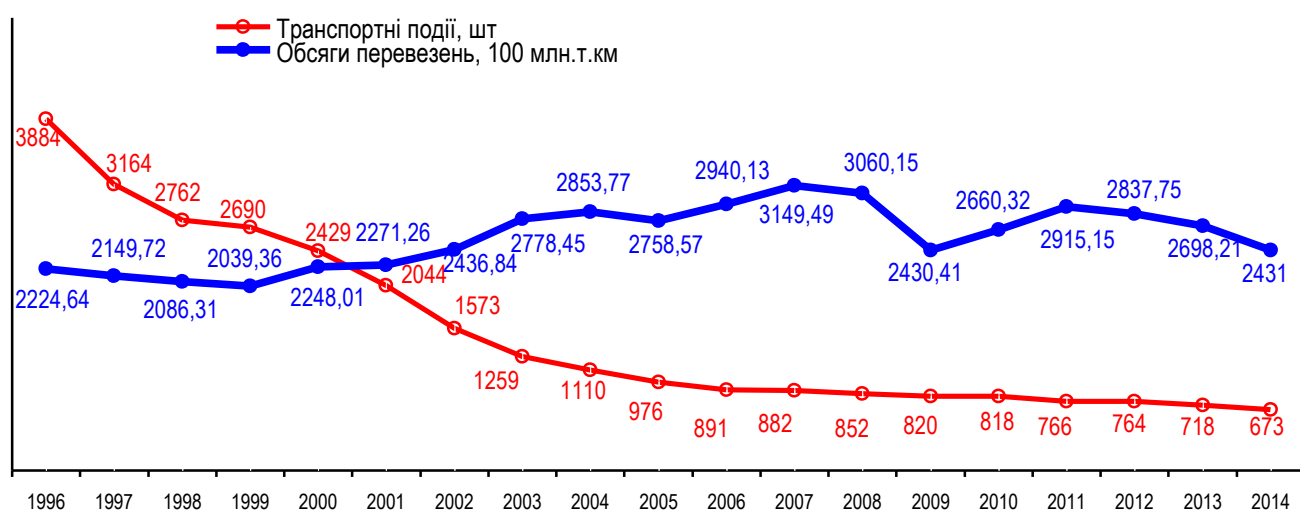


Рис. 31. Динаміка кількості транспортних подій у відношенні до обсягів перевезень

Примітка:¹ – у цьому підрозділі наведені дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі аналізу стану безпеки руху в структурі Укрзалізниці у 2014 році, підготовленого фахівцями Департаменту безпеки руху Укрзалізниці.

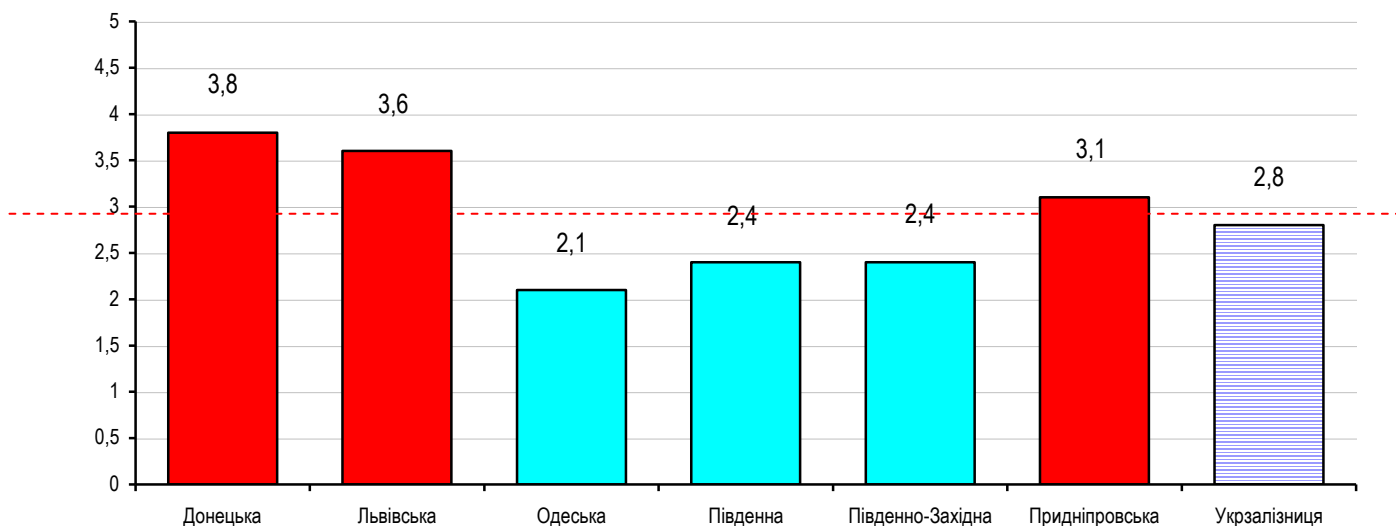


Рис. 32. Графік приведеної кількості транспортних подій за 2014 рік у відношенні до 1 млрд. т.км приведених обсягів перевезень

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

- на Донецькій – на 4 випадки, із 99 до 95;
- на Львівській – на 1 випадок, із 93 до 92;
- на Одеській – на 10 випадків, із 152 до 142;
- на Південно-Західній – на 5 випадків, із 139 до 144;
- на Південній – 62 проти 62;
- на Придніпровській – на 17 випадків, із 147 до 130.

13 транспортних подій допущені з вини працівників підприємств підпорядкування Укрзалізниці. У 2013 році підприємствами підпорядкування Укрзалізниці допущена 21 транспортна подія.

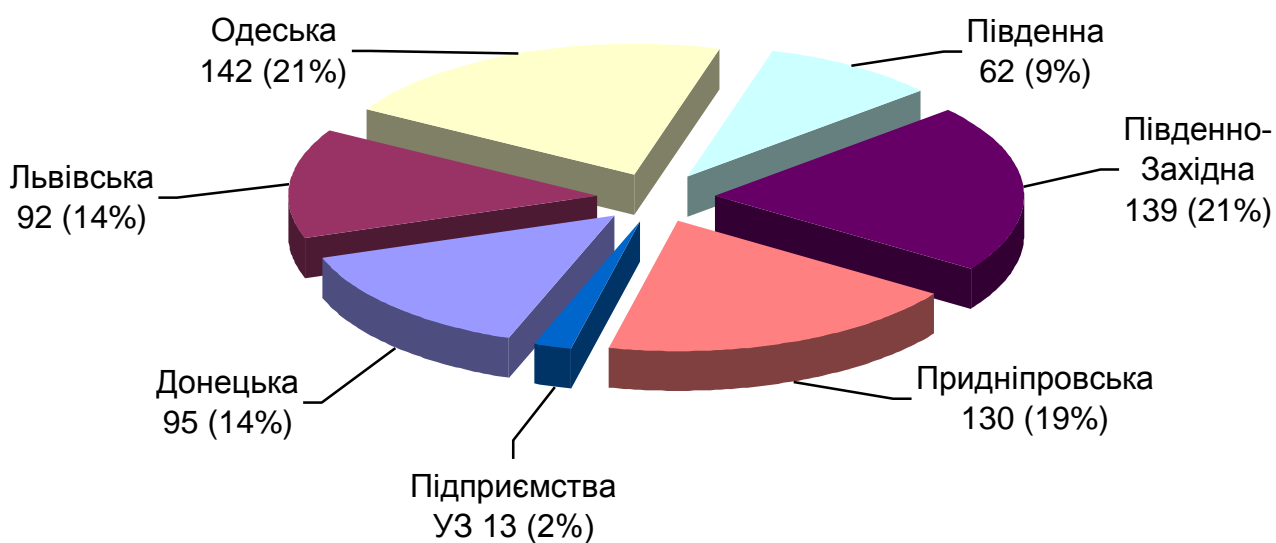


Рис. 33. Розподіл транспортних подій за 2014 рік за залізницями України

Найбільшу кількість транспортних подій допущено на Одеській залізниці – 142 випадки (21,1 % від загальної кількості в Укрзалізниці).

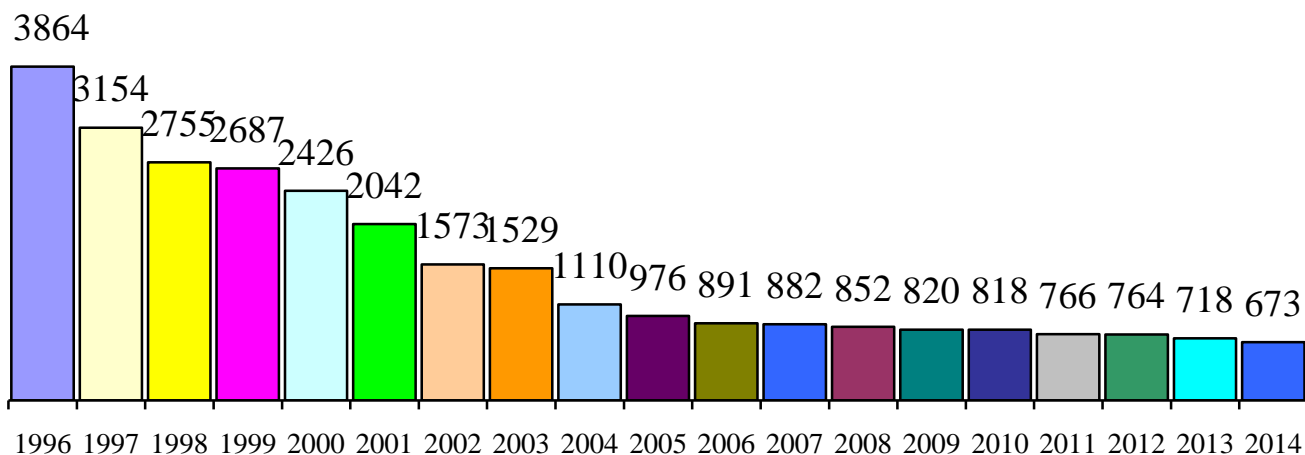


Рис. 34. Загальна кількість транспортних подій в структурі Укрзалізниці

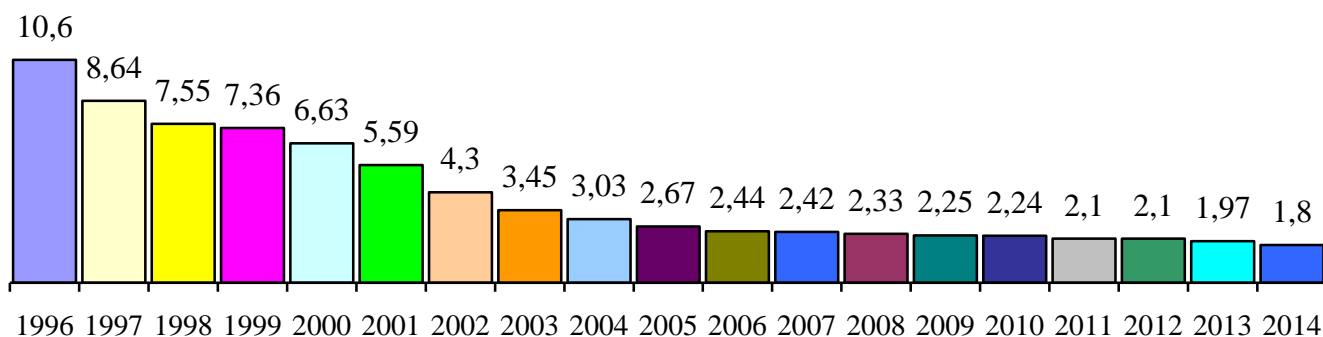
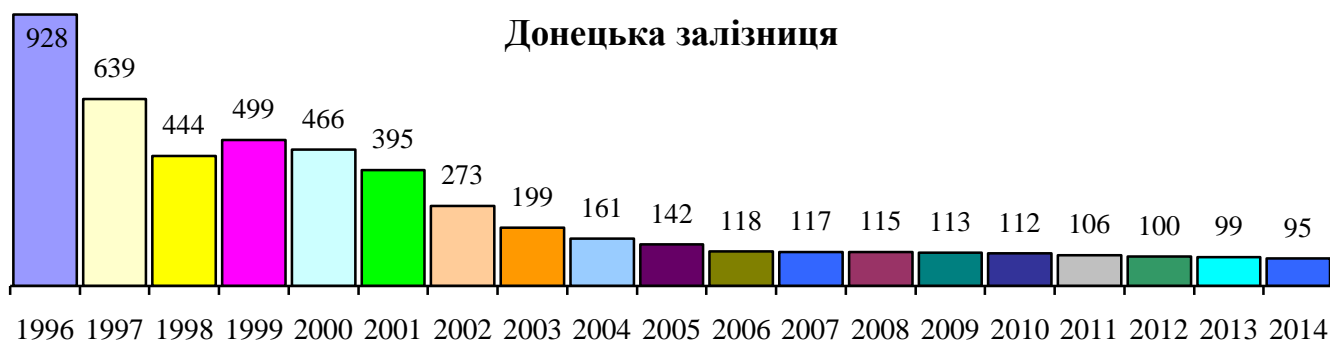


Рис. 35. Середня кількість транспортних подій за 2014 рік за добу



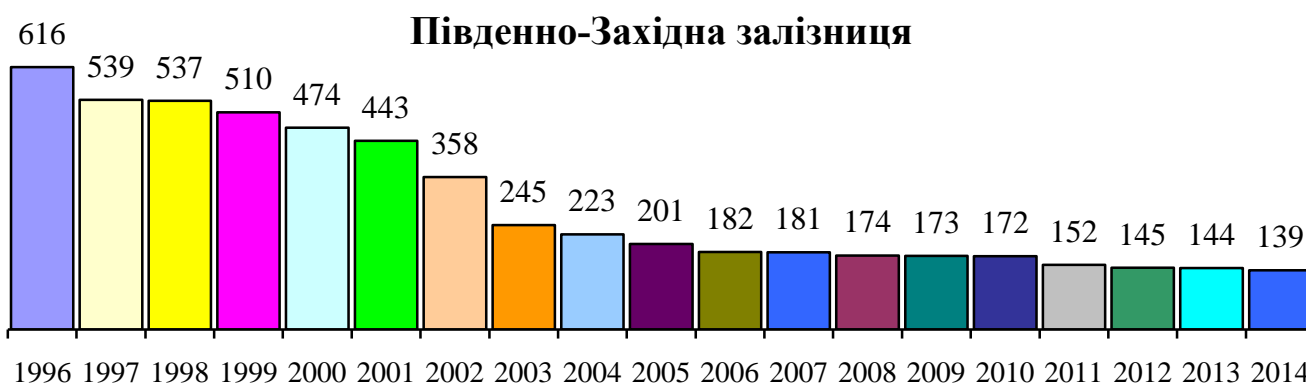


Рис. 36. Кількість транспортних подій у 1996-2014 роках за залізницями України

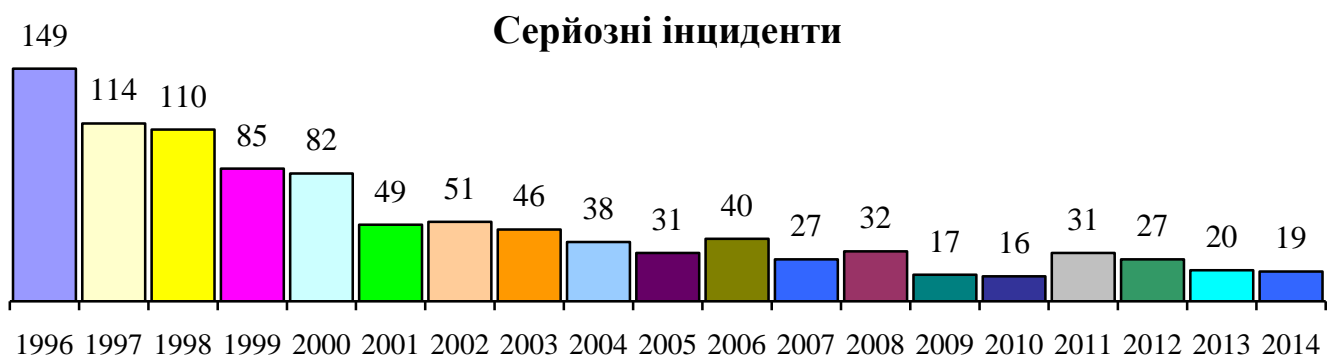
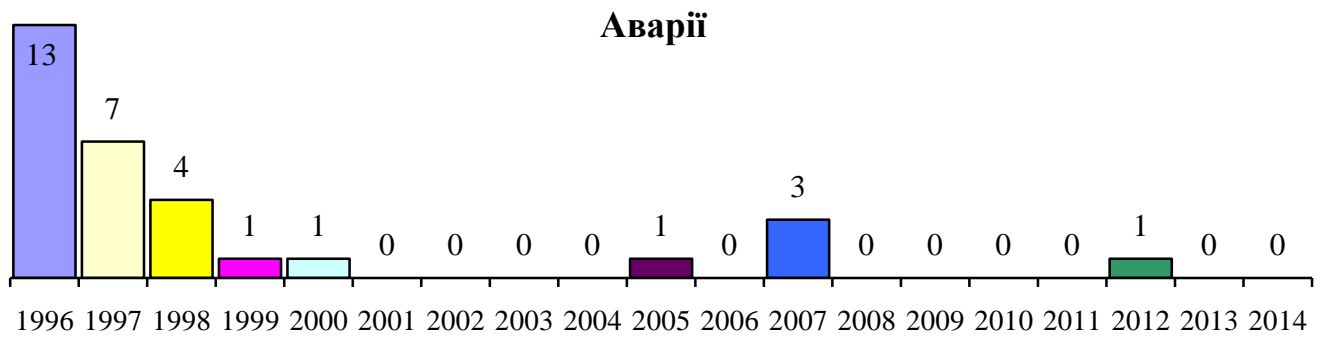
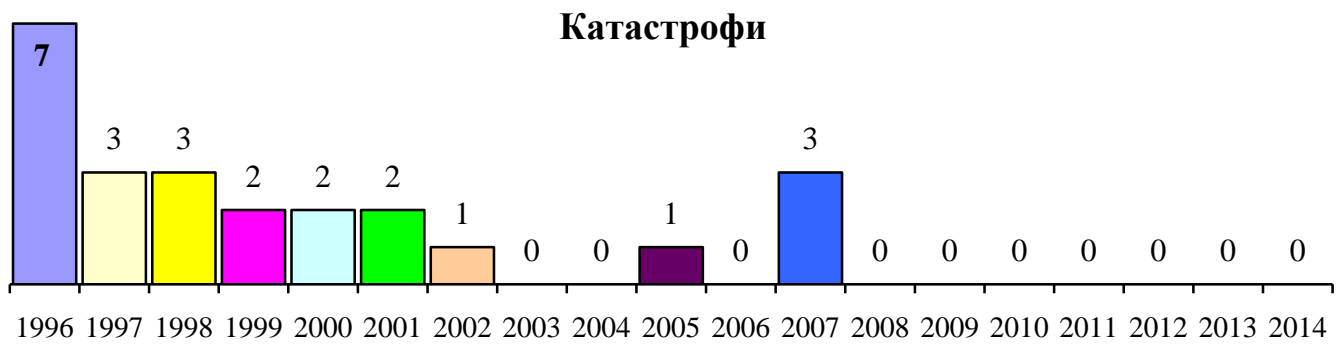


Рис. 37. Розподіл катастроф, аварій та серйозних інцидентів у 1996-2014 роках

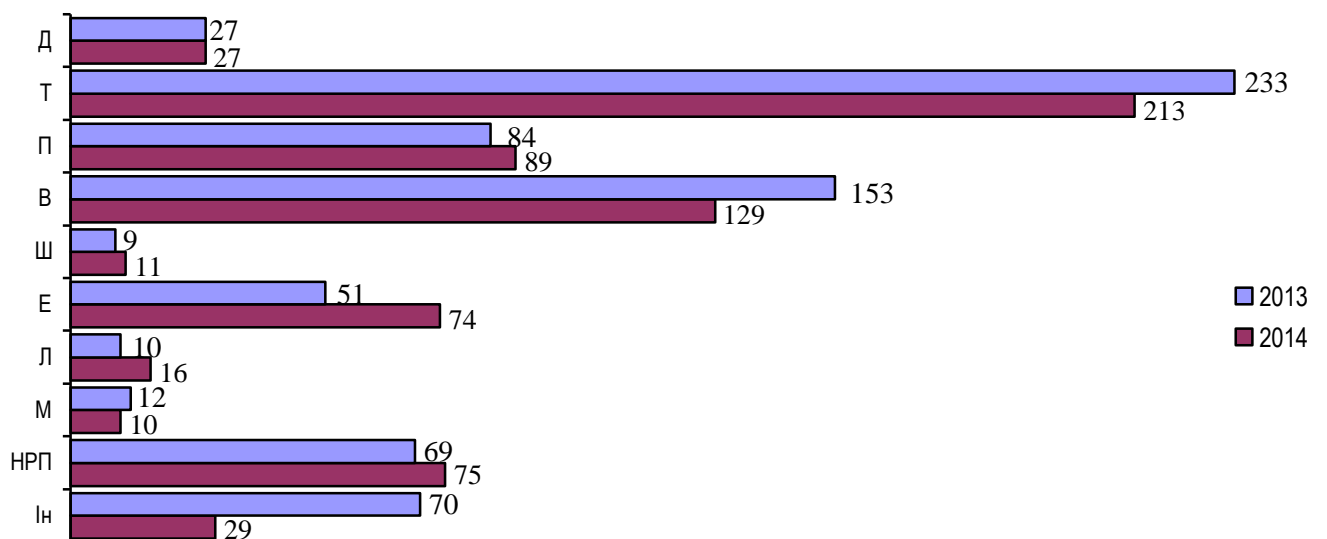


Рис. 38. Загальна кількість транспортних подій у роботі за господарствами Укрзалізниці за 2014/2013 рр.

Збільшено загальну кількість транспортних подій у господарствах: колійне – з 84 до 89, приміських пасажирських перевезень – з 69 до 75, електрифікації та електропостачання – з 51 до 74, пасажирських перевезень далекого сполучення – з 10 до 16, автоматики, телемеханіки та зв'язку – з 9 до 11.

Найбільше транспортних подій сталося у локомотивному, колійному та вагонному господарствах, в яких загалом допущено 470 транспортних подій або 64 % від усіх транспортних подій на залізницях України.

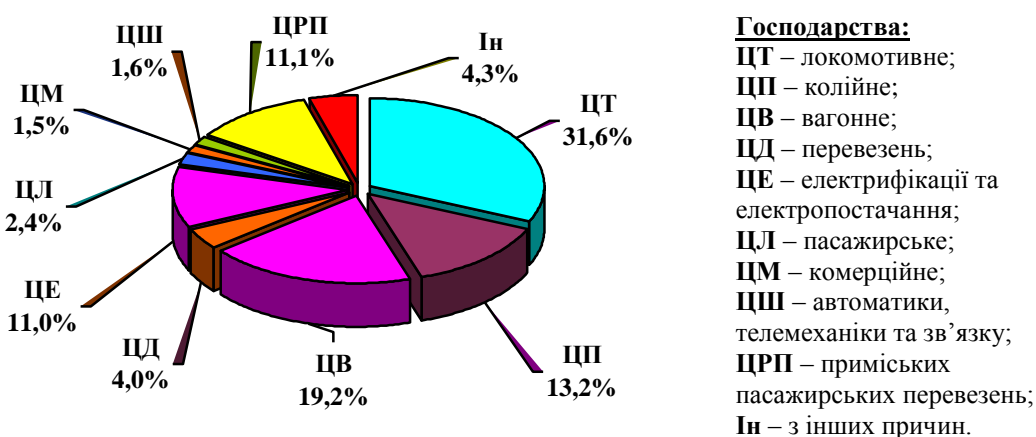


Рис. 39. Відношення кількості транспортних подій за 2014 рік між господарствами Укрзалізниці

Упродовж 2014 року допущено 13 випадків транспортних подій на підприємствах, підпорядкованих Укрзалізниці, проти 21 випадку за 2013 рік.

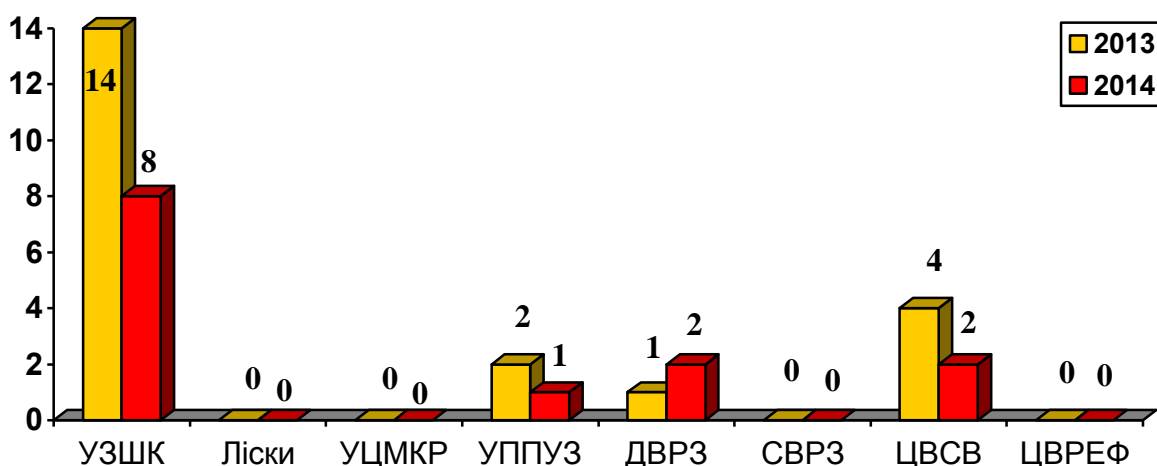


Рис. 40. Розподіл серйозних інцидентів у роботі за підприємствами, підпорядкованими Укрзалізниці, за 2014/2013 роки

Збільшення кількості серйозних інцидентів допущено на Одеській залізниці з 3 до 4, та Південній – з 2 до 3.

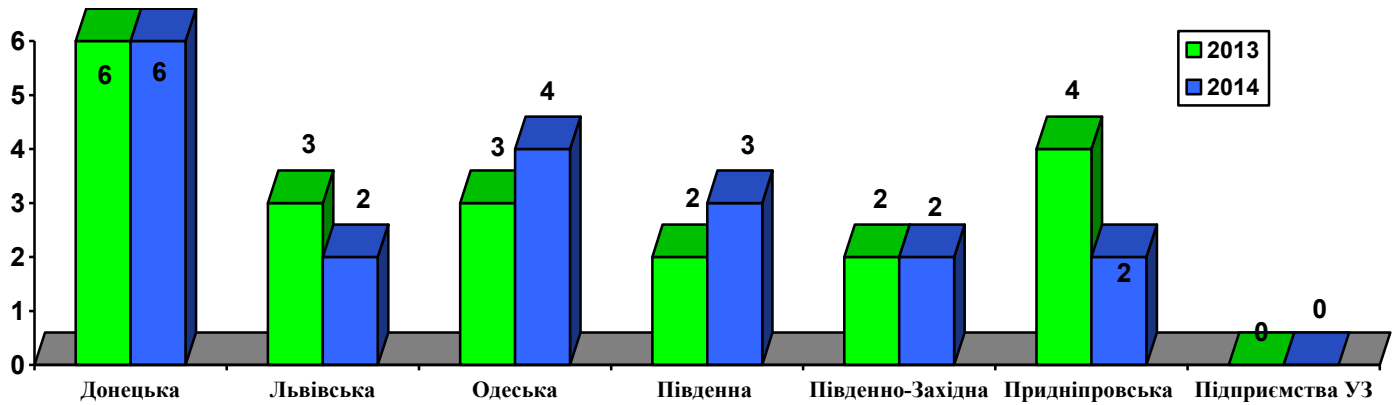


Рис. 41. Розподіл серйозних інцидентів за залізницями за 2014/2013 роки

Серйозні інциденти допущено на залізницях: Донецькій – у локомотивному та колійному господарствах, Львівській – у колійному господарстві, Одеській – у локомотивному, колійному, господарстві автоматики, телемеханіки та зв’язку та з інших причин, Південній – у господарствах вагонному, пасажирських перевезень далекого сполучення та приміських пасажирських перевезень, Південно-Західній – у господарствах комерційної роботи та маркетингу та з інших причин, Придніпровській – у господарствах локомотивному та колійному.

Збільшено кількість серйозних інцидентів у департаментах:

колії – із 5 до 9;

автоматики, телемеханіки та зв’язку – із 0 до 1;

комерційної роботи – із 0 до 1.

На рівні 2013 року залишилась кількість серйозних інцидентів у департаментах пасажирських перевезень далекого сполучення та приміських пасажирських перевезень.

Зменшено кількість серйозних інцидентів у департаментах управління рухом на 1 випадок з 1 до 0, локомотивного господарства на 1 випадок з 4 до 3, вагонного господарства – на 3 випадки з 4 до 1 та електрифікації та електропостачання – на 1 випадок з 1 до 0.

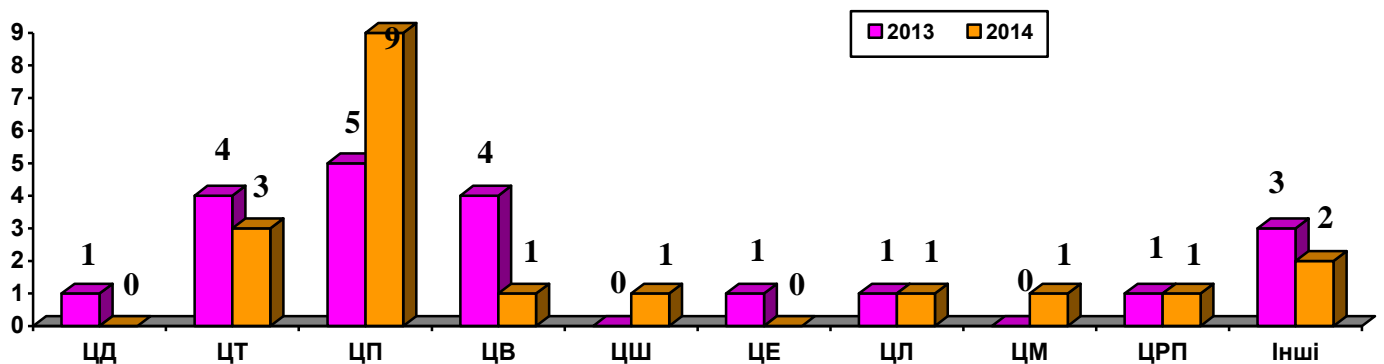


Рис. 42. Розподіл серйозних інцидентів по головках Укрзалізниці за 2014/2013 роки

Серйозні інциденти розподілилися наступним чином:

- 18.01.2014 проїзд заборонного сигналу на ст. Ясинувата Донецької залізниці;
- 30.01.2014 саморозчеплення в пасажирському поїзді на ст. Ворожба Південно-Західної залізниці;
- 20.02.2014 сходження з рейок 5 вагонів у вантажному поїзді на ст. Луганськ Донецької залізниці;
- 25.02.2014 сходження з рейок 2 вагонів дизель-поїзда на ст. Люботин Південної залізниці;
- 15.03.2014 сходження з рейок електровоза та 13 вагонів у вантажному поїзді на ст. Веселинове Одеської залізниці через втручання сторонніх осіб;
- 22.04.2014 проїзд заборонного сигналу на ст. Чорноморська Одеської залізниці;
- 16.05.2014 сходження з рейок 9 вантажних вагонів на ст. Донецьк-Північний Донецької залізниці;
- 22.06.2014 сходження з рейок 14 вантажних вагонів через підрив колії на перегоні Іловайськ – Кутейникове Донецької залізниці;
- 01.07.2014 сходження з рейок одного вантажного вагона через підрив колій на перегоні Іловайськ – Кутейникове Донецької залізниці;
- 17.08.2014 сходження з рейок 11 вантажних вагонів на перегоні Вінниця-Вантажна-Сосонка Південно-Західної залізниці з вини працівників Південної залізниці;
- 18.08.2014 сходження з рейок одного пасажирського вагона приміського дизель поїзда внаслідок зіткнення з вантажним автомобілем на переїзді перегону Шепетівка-Подільська - Ізяслав Південно-Західної залізниці;
- 22.09.2014 вихід за габарит рухомого складу військової техніки у вагоні на ст. Богданівці Південно-Західної залізниці;
- 24.09.2014 проїзд заборонного сигналу на ст. П'ятихатки Придніпровської залізниці;
- 21.10.2014 сходження з рейок двох вантажних вагонів на перегоні Маржанівка - Куцівка Одеської залізниці;
- 31.10.2014 сходження з рейок моторного вагону дизель-поїзда на перегоні Борщів - Іване-Пусте Львівської залізниці;
- 09.11.2014 сходження з рейок двох пасажирських вагонів на перегоні Рахів - Ясиня Львівської залізниці;
- 09.11.2014 сходження з рейок тепловоза на перегоні Шипилове - Світланове Донецької залізниці через пошкодження колії в результаті бойових дій;
- 28.11.2014 сходження з рейок турного вагону на перегоні Славгород - Івківка Придніпровської залізниці через наїзд колеса вагону на деталі трансмісії машини ДКМ-1;
- 03.12.2014 сходження з рейок колійної машини ВПРС-500 на перегоні Слобідка - Абамеликове Одеської залізниці через обрив кріплення та падіння на колію роздавальної коробки цієї ж машини.

Розподіл транспортних подій, що сталися територіально на дирекціях залізничних перевезень залізниць 2013/2014 роки

Дирекції (залізниці)	2014 р. (інц./сер. інц.)	2013 р. (інц./сер. інц.)
Знам'янка (Од)	60/2	52/1
Київ (ПЗ)	59/0	64/0
Дніпропетровськ (Придн)	53/2	56/2
Одеса (Од)	47/2	55/1
Ясинувата (Дон)	42/1	39/1
Запоріжжя (Придн)	40/0	35/2
Козятин (ПЗ)	35/1	32/1
Львів (Льв)	32/0	39/3
Кривий Ріг (Придн)	28/0	35/0
Полтава (Півд)	28/1	30/1
Харків (Півд)	25/1	24/0
Красний Лиман (Дон)	25/3	17/2
Івано-Франківськ (Льв)	22/1	18/0
Луганск (Дон)	21/2	20/1
Жмеринка (ПЗ)	19/1	22/0
Херсон (Од)	18/0	16/1
Рівне (Льв)	17/0	14/0
ім. Т. Шевченка (Од)	17/0	29/0
Коростень (ПЗ)	16/0	8/0
Тернопіль (Льв)	12/1	12/0
Конотоп (ПЗ)	10/0	18/1
Ужгород (Льв)	9/0	10/0
Дебальцеве (Дон)	7/0	23/2
Суми (Півд)	7/1	4/1
Куп'янськ (Півд)	2/0	4/0
Крим	9/0	21/0

Протягом 2014 року допущено 195 транспортних подій, у тому числі 4 серйозних інциденти із пасажирськими поїздами (29 %). Серйозні інциденти допущені на Львівській – 2 та по одному на Південній та Південно-Західній залізницях, за аналогічний період минулого року – 177 інцидентів, з яких 3 серйозних із пасажирськими та приміськими поїздами.

Більше всього транспортних подій з пасажирськими поїздами сталося на залізницях: Південно-Західній – 56 випадків (28,7 %) та Львівській – 50 випадків (25,6 %).

Аналіз свідчить, що 84,7 % або 570 випадків припадає на такі три види транспортних подій: несправності рухомого складу та елементів інфраструктури, що призвели до затримки поїздів більше 2 годин – 310, сходження та зіткнення рухомого складу при маневрах та в поїздах – 61 та невірні дії причетних працівників – 199.

За класифікацією збільшилась кількість випадків:

- виникнення несправності рухомого складу та елементів інфраструктури,

що призвели до затримки поїзда понад 2 години, із 280 до 310 (збільшено на всіх залізницях, крім Одеської);

- злами рейок і елементів стрілочних переводів із 8 до 11 (збільшено на Одеській та Південно-Західній залізницях);

- несвоєчасне закінчення робіт у «вікно», що призвело до затримки поїзда понад 2 години, із 4 до 5 (з вини працівників Донецької та Одеської залізниць);

- вихід рухомого складу за граничний стовпчик на станції з 1 до 2 (на Львівській залізниці);

- наявність у колії гостродефектних рейок, не замінені протягом 8 годин із 1 до 2 (на Південно-Західній залізниці).

Матеріальні збитки від транспортних подій за 2014 рік становлять 6 млн. 25 тис. грн., з яких лише 1 млн. 13 тис. грн. або 16,8% відшкодовано. Найгірше відшкодовуються збитки на Донецькій залізниці, із 3557 тис. грн. відшкодовано лише 401 (11%), Одеській – із 1281 тис. грн. відшкодовано 88 тис. грн. (6,9%) та Південно-Західній – із 469 тис. грн. відшкодовано 75 тис. грн. (16%).

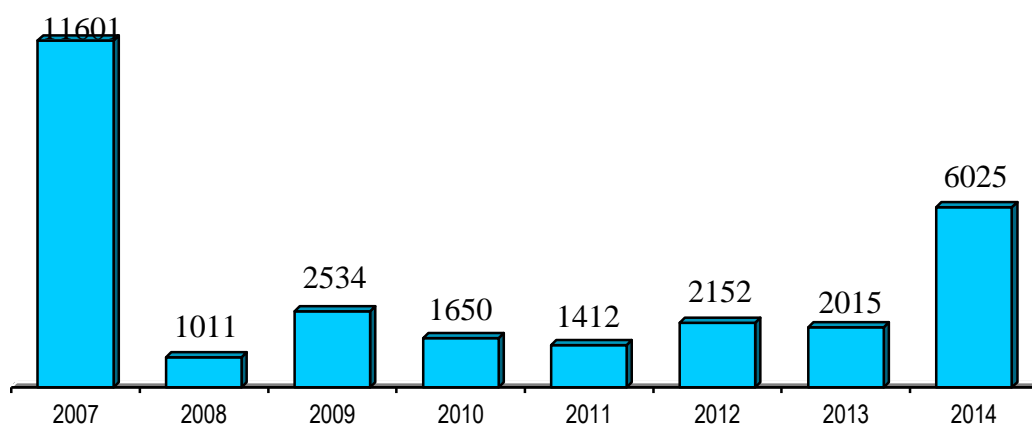


Рис. 43. Матеріальні збитки від транспортних подій у 2007-2014 роках

Збільшення збитків допущено на всіх залізницях, крім Придніпровської.

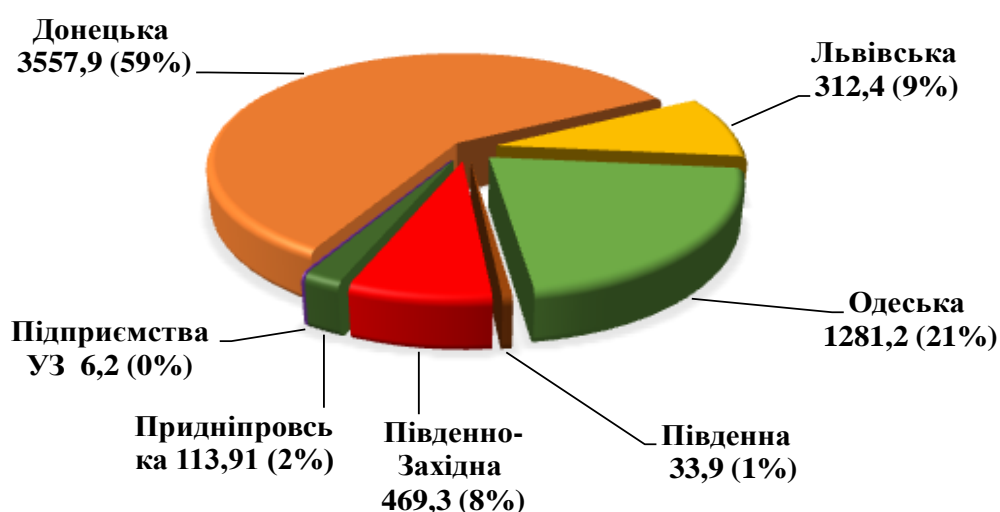


Рис. 44. Розподіл збитків від транспортних подій по залізницях за 2014 рік

Найбільше збитків від транспортних подій допустили працівники господарств: колійного, електрифікації та електропостачання, автоматики, телемеханіки та зв'язку.

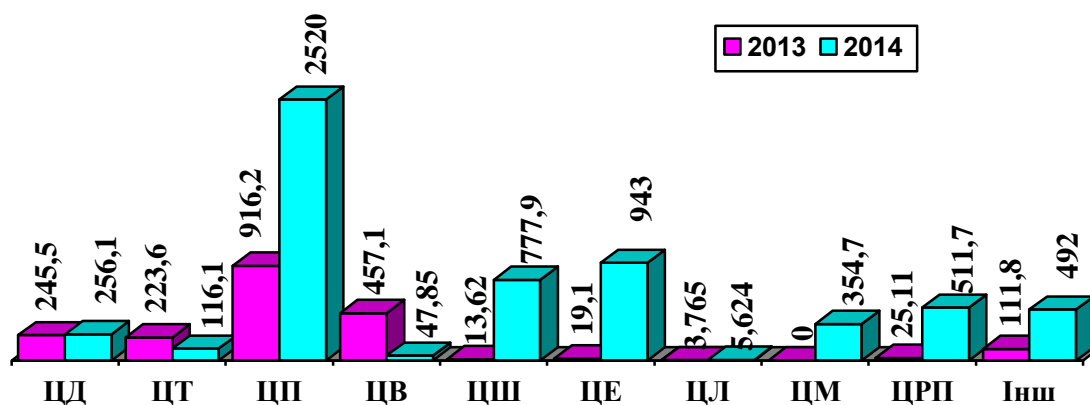


Рис. 45. Розподіл збитків від транспортних подій за 2014/2013 роки за господарствами

Із загальної кількості транспортних подій 471 випадок або 70 % пов'язані з впливом «людського» чинника.

За порушення вимог нормативних документів з питань безпеки руху за 2014 рік було притягнуто до відповідальності 2709 працівників, із них звільнено з займаних посад – 49, оголошено догани 2660 працівникам. Крім того, за допущені транспортні події до дисциплінарної відповідальності притягнуто 1031 працівник, у тому числі: звільнено з залізничного транспорту – 6, звільнено від займаних посад – 92, оголошено догани 933 працівникам.

Таблиця 14

Кількість посадових осіб, притягнутих до дисциплінарної відповідальності з питань безпеки руху у 2014 році

	Донецька	Львівська	Одеська	Південна	Південно-Західна	Придніпровська
Кількість транспортних подій	95	92	142	62	139	130
Кількість притягнутих до відповідальності за транспортні події	82	201	170	127	220	231
Кількість притягнутих до відповідальності за порушення вимог безпеки руху	161	355	526	355	246	1066

Ревізорами з безпеки руху залізниць та Укрзалізниці упродовж 2014 року під час проведення перевірок господарств виявлено майже 217 тисяч недоліків, різноманітних несправностей і відступів від нормативних параметрів при проведенні ремонту рухомого складу, утриманні колії, пристроїв електропостачання та СЦБ, проведенні оглядів тощо, на які видано 8931

ревізорський припис та вчинено 17198 ревізорських вказівок. За результатами профілактичної роботи ревізорського апарату притягнуто до дисциплінарної відповідальності 3427 працівників, із яких 56 звільнено від займаних посад.

У ході проведеної роботи ревізорами з безпеки руху вжито заборонні заходи:

закрито для руху 1306 ділянок колії та 2924 стрілочних переводів і на 663 ділянках колії та 323 стрілочних переводах було обмежено швидкість руху;

заборонено випуск та експлуатацію 1080 комплектів апаратури СЦБ, радіо, ПОНАБ, електропостачання, 203 стенди для перевірки апаратури й обладнання;

призупинено роботу 13 цехів депо та в 25 випадках заборонено виконання планових видів ремонту рухомого складу через низьку якість виконання ремонтних робіт;

у 285 випадках скасовано приймання виконаних робіт через низьку якість;

у 716 випадках призначено повторні технічні обслуговування поїздів;

у 263 випадках відмінено проведення комісійних оглядів;

вилучено з експлуатації:

951 одиницю тягового рухомого складу;

1753 вантажні вагони;

296 пасажирських вагонів;

309 одиниць спеціального рухомого складу;

1113 одиниць автотракторної техніки;

повернуто на повторний ремонт:

76 одиниць тягового рухомого складу;

579 вантажних вагонів;

48 пасажирських вагонів;

15 одиниць спеціального рухомого складу;

58 одиниці автотракторної техніки.

Вжито у 2273 випадках інших заборонних заходів: заборонено експлуатацію вагонних ваг, вагоперевірних вагонів та вагонів-вагових майстерень, відсторонено працівників від права керування роботами з розміщення вантажу у вагонах тощо.

Аналіз стану безпеки руху у 2014 році за господарствами Укрзалізниці наведено нижче.

У локомотивному господарстві, не зважаючи на зниження транспортних подій з 233 до 213 випадків, їх кількості становить майже 32 % від зальної кількості транспортних подій по Укрзалізниці. При цьому на Південній та Південно-Західній залізницях кількість транспортних подій допущено на рівні 2013 року, інші залізниці зменшили їх кількість.

Основною причиною транспортних подій у 150 випадках є поява несправностей на локомотивах.

Унаслідок транспортних подій допущено 7 випадків сходження з рейок та зіткнення рухомого складу при виконанні маневрової роботи, 11 випадків перепалювання контактного проводу, 8 випадків пожеж та задимлення, три випадки зламів струмоприймачів.

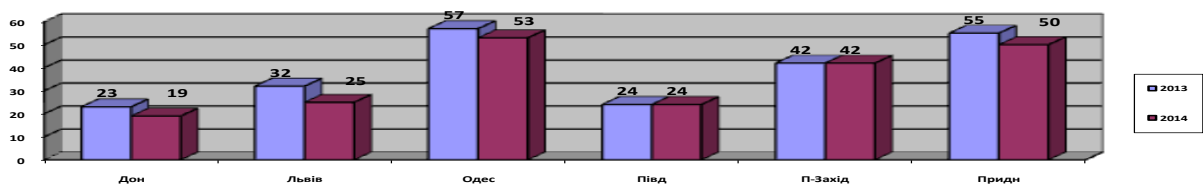


Рис. 46. Розподіл транспортних подій у локомотивному господарстві за 2014/2013 роки за залізницями

Передумова появи несправностей є незадовільний технічний стан тягового рухомого складу через неякісний ремонт в умовах локомотивних депо (допущено 116 транспортних подій), через експлуатацію з вичерпаними термінами служби та з простроченими термінами виконання планових видів ремонтів (допущено 57 транспортних подій).

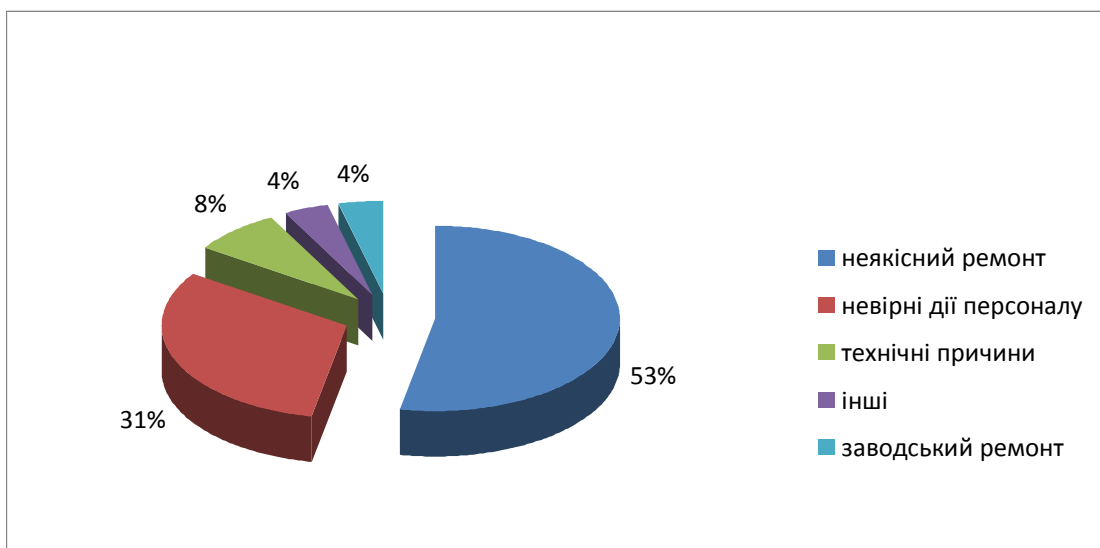


Рис. 47. Причини транспортних подій у локомотивному господарстві

У локомотивному господарстві з вичерпаним терміном експлуатації 73 % електровозів, знос електровозів становить 91 %. Знос тепловозів становить 99 %. Закупівля нового тягового рухомого складу здійснюється низькими темпами. У 2014 році придбано 7 електровозів серії ВЛ116м.

Основна причина пожеж у локомотивному господарстві – руйнування ізоляції високовольтних кабелів від тривалої експлуатації та перегріву від перенавантажень, вмикання обладнання після спрацьовування захисту без встановлення причин, експлуатація локомотивів з простроченими ремонтами та вичерпаними термінами служби, неоперативні та неправильні дії локомотивних бригад при появі пожеж.



Фото 4, 5. Наслідки пожежі, що виникла на тепловозі 2ТЕ116-1470 через коротке замкнення силових ланцюгів у високовольтній камері внаслідок експлуатації тепловоза без капітального ремонту КР-2 більше 26 років

68 транспортних подій допущено з вини локомотивних бригад, з яких 56 випадків допущено через невірні дії персоналу на справних локомотивах, які призвели до затримки поїздів на 1 годину і більше, 5 випадків перепалювання контактної проводу та зламу струмоприймачів, 5 випадків сходження та зіткнення рухомого складу при виконанні маневрів.

У вагонному господарстві за 2014 рік на території України допущено 129 транспортних подій проти 153 за аналогічний період 2013 року.

125 транспортних подій допущено з вини працівників вагонних депо та 4 події – з вини вагоноремонтних підприємств України: ДП «Дарницький ВРЗ» та ДП «Укрспецвагон».

37 випадків або 28,6 % допущено з вини працівників Придніпровської залізниці, 26 випадків або 20,2 % – Одеської залізниці, 24 випадки або 18,6 % – Південно-Західної залізниці, 19 випадків або 14,7 % – Донецька залізниці, 12 випадків або 9,3 % – Південної залізниці, 7 випадків або 5,4 % – Львівська залізниці, по 2 випадки або 1,6 % – ДП «Укрспецвагон» та ДП «Дарницький ВРЗ».

Основними причинами допущених транспортних подій залишаються:

- несправність та відмова в роботі гальмівного обладнання у гарантійний термін експлуатації – 63 випадки (48,8 %);
- несправності буксових вузлів – 32 (24,8 %);
- несправності кузова вагона – 11 (8,5 %);
- несправності автозчепів, що призвело до саморозчеплень – 6 (4,7 %);
- несправність візків – 9 (7,0 %);
- несправність колісних пар – 5 (3,9 %);
- інші причини – 3 (2,3 %).

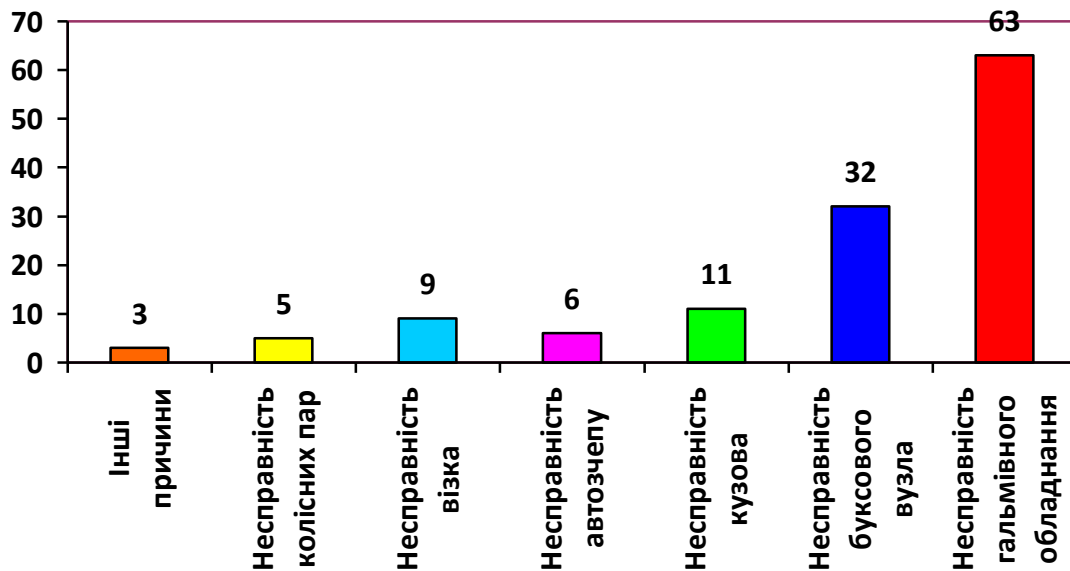


Рис. 48. Розподіл транспортних подій у вагонному господарстві за видами несправностей

На залізницях України за останні роки та у 2014 році значно зросла кількість транспортних подій з причини несправності гальмового обладнання – до 48,8 % від загальної їх кількості, з причини несправності буксового вузла незначно знизилась – до 24,8 %, з причини несправності кузова та рами вагону – зросла до 8,5 %.

На даний час гострим питанням у вагонному господарстві виникає якість проведення планового ремонту візків.



Фото 6, 7. Транспортна подія, яка сталася 17.08.2014 на перегоні Вінниця Вантажна – Сосонка Південно-Західної залізниці, де при швидкості 71 км/год. в поїзді № 2204 допущено схід з рейок 11-и порожніх хопер-зерновозів

У колійному господарстві експлуатується 7382,7 км колії з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що становить майже 25 % від усієї довжини головних колій на Укрзалізниці.

У 2014 році відремонтовано 435 км або 5,9 % від усієї кількості кілометрів з простроченим терміном модернізації та капітального ремонту, що на 422,6 км менше, аніж у 2013 році.

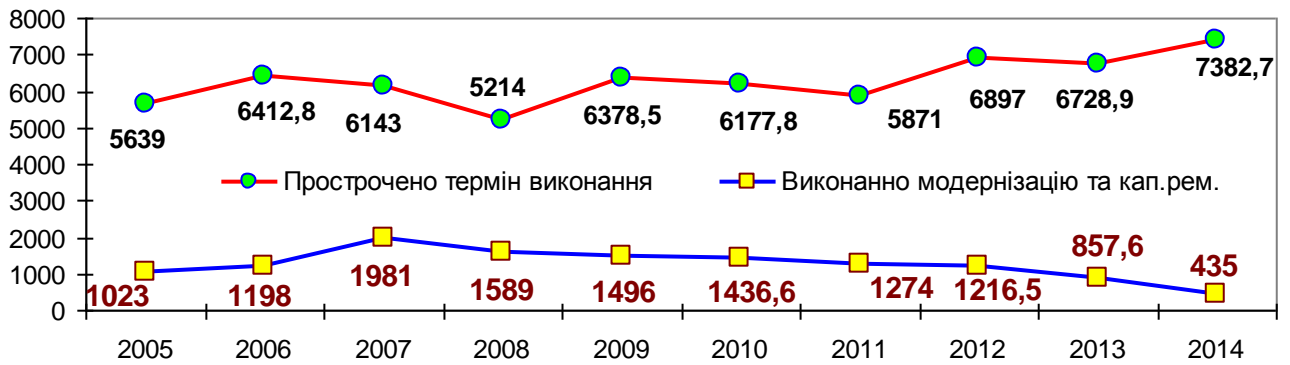


Рис. 49. Виконання обсягів модернізації та капітального ремонту колії у порівнянні з величиною прострочених кілометрів

У 2014 році у колійному господарстві допущено 89 транспортних подій, що на 5 подій більше, ніж у 2013 році. Збільшено їх кількість на Донецькій залізниці з 22 до 29, Одеській залізниці з 14 до 22.

Через допущені транспортні події пошкоджено 7 локомотивів, 48 вагонів та 2 одиниці колійної техніки. Збитки від цього склали майже 2,5 млн. гривень, відшкодовано 250 тис. гривень, або 10 %. У повному обсязі не відшкодовано збитки на Донецькій, Південно-Західній, Придніпровській залізницях.

Найбільше інцидентів допущено через затримку поїздів більше 2 годин – 24 випадки або 27 %, сходження рухомого складу при маневрах – 16 або 18 % від загальної кількості. Головною причиною затримок поїздів більше 2 годин були бойові дії, головною причиною сходжень рухомого складу при маневрах є розпирання колії – 9 випадків.

Майже 47 % транспортних подій у господарстві або 42 випадки допущено через незадовільне поточне утримання колії.

У господарстві допущено 16 сходжень рухомого складу при маневрах.

Найбільше сходжень допущено на Львівській – 4, Одеській – 4 та Придніпровській – 3 залізницях. У 12 випадках причиною сходжень були відступи в утриманні кривих ділянок, що призвело до розпирання та провалу коліс в середину колії. Такі випадки допущено на станціях Миколаїв, Канатове, Котовськ Одеської залізниці, Дніпропетровськ, Запоріжжя Придніпровської залізниці, Жмеринка Південно-Західної залізниці. Це свідчить про неякісні огляди колії керівниками дистанцій колії.

У господарстві допущено 8 випадків не огороження сигналами місць колійних робіт, з них 5 – на Південно-Західній залізниці. Причина-невиконання керівниками робіт вимог нормативних документів щодо забезпечення безпеки руху поїздів при виконанні колійних робіт.

У господарстві допущено 11 зламів рейок, з яких 8 – на Одеській залізниці. Кількість зламів збільшено з 7 до 11. Головна причина – несвоєчасне виявлення дефектів у рейках засобами дефектоскопії.

У господарстві збільшено з 5 до 9 кількість серйозних інцидентів – сходжень рухомого складу у пасажирських та вантажних поїздах.

У господарстві приміських пасажирських перевезень за 2014 рік допущено зростання кількості транспортних подій з 69 до 75 подій, з яких один серйозний інцидент.

Зростання кількості транспортних подій та найбільшу їх кількість допущено на Львівській залізниці – 33 випадки проти 20 у 2013 році. На Донецькій та Південній залізницях кількість транспортних подій допущено на рівні 2013 року.

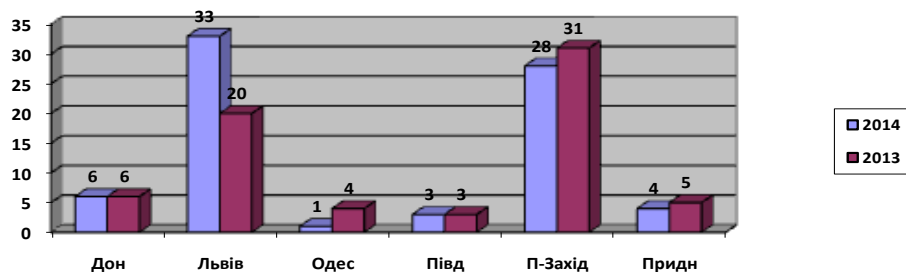


Рис. 50. Розподіл транспортних подій у господарстві приміських пасажирських перевезень за 2014/2013 роки за залізницями

У господарстві допущено 10 випадків пожеж на електропоїздах та дизель-поїздах проти 4 у 2013 році, допущено 6 випадків проти 4 пошкодження контактної мережі, 3 випадки сходження моторвагонного рухомого складу, з яких один у поїзді.

Основна причина транспортних подій у господарстві це незадовільний технічний стан моторвагонного рухомого складу. Через появу несправностей допущено 66 транспортних подій, що становить майже 90 %.

Передумовою появи несправностей став неякісний деповський ремонт – допущено 55 транспортних подій, з вини локомотивних бригад – 14 випадків, з яких 9 випадків на справному рухомому складі, 5 випадків віднесено за іншими причинами.

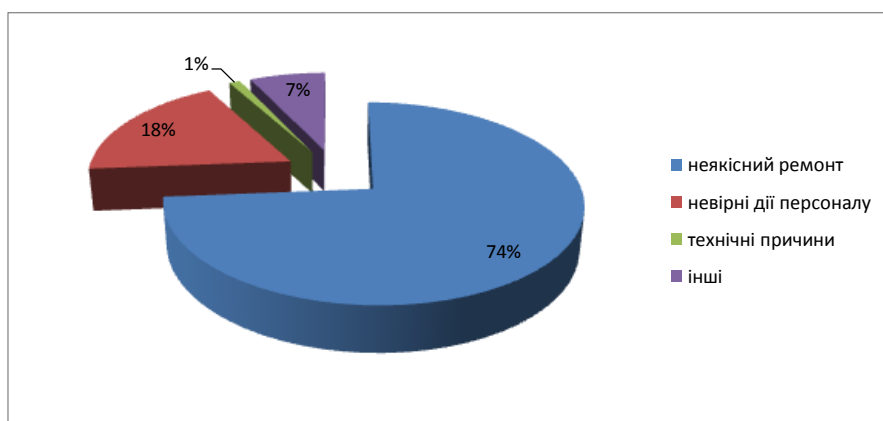


Рис. 51. Причини транспортних подій у господарстві приміських пасажирських перевезень за 2014 рік

У господарстві порушується планово-попереджувальна система ремонтів моторвагонного рухомого складу. 22 транспортні події, або 28 %, допущено при експлуатації моторвагонного рухомого складу з простроченими ремонтами. Зокрема: на Львівській залізниці з простроченими ремонтами 114 одиниць моторвагонного рухомого складу або 47 % приписного парку, з яких 100 одиниць моторвагонного рухомого складу (27 дизель-поїздів та 73 секції електропоїздів) експлуатуються. 93 одиниці моторвагонного рухомого складу, що експлуатуються, потребують капітальних ремонтів. Як наслідок 14 транспортних подій допущено при експлуатації з простроченими ремонтами, з яких 4 пожежі на дизель-поїздах серії Д1.

У господарстві електрифікації та електропостачання за 2014 рік кількість транспортних подій значно збільшилась і становить 74 інциденти, проти 51 у 2013 році. Навіть не зважаючи на те, що 17 випадків класифіковано як інша транспортна подія, зростання кількості інцидентів відповідає погіршенню стану утримання пристроїв у господарстві електропостачання.

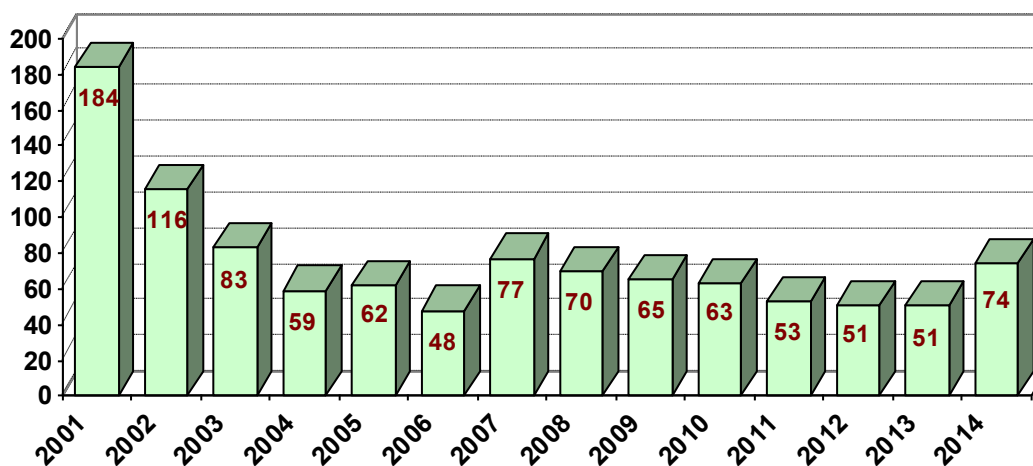


Рис. 52. Діаграма допущених транспортних подій у період 2001 – 2014 років

Погіршився стан безпеки руху у господарствах електропостачання на всіх залізницях, окрім Південної, де він залишився на рівні 2013 року. Найбільше транспортних подій скоєно на Одеській залізниці (18 випадків) та на Придніпровській (14 випадків).

З урахуванням кількості допущених за 12 місяців 2014 року транспортних подій, що приходить на 10000 одиниць технічного оснащення господарств електропостачання залізниць України, найгірший стан із забезпеченням безпеки руху склався у господарствах електропостачання Одеської (коефіцієнт 1,571) і Львівської залізниць (коефіцієнт 1,194) при середньому по Укрзалізниці – 1,038.

Стан експлуатаційної роботи визначає контактна мережа, через відмови якої за 12 місяців 2014 року скоєно 60 транспортних подій, або 81 % від загальної кількості.

Основними причинами транспортних подій у господарстві є невиконання необхідних обсягів технічного обслуговування та ремонтів, неякісне виконання графіків планово-попереджувальних ремонтів контактної мережі та пристроїв

електропостачання, порушення вимог утримання пристроїв відповідно до Правил улаштування та технічного обслуговування контактної мережі.

У господарстві перевезень за 2014 рік, як і у 2013 році, допущено 27 транспортних подій. Збільшена у двічі кількість транспортних подій на Львівській залізниці – з 2 до 4 випадків.

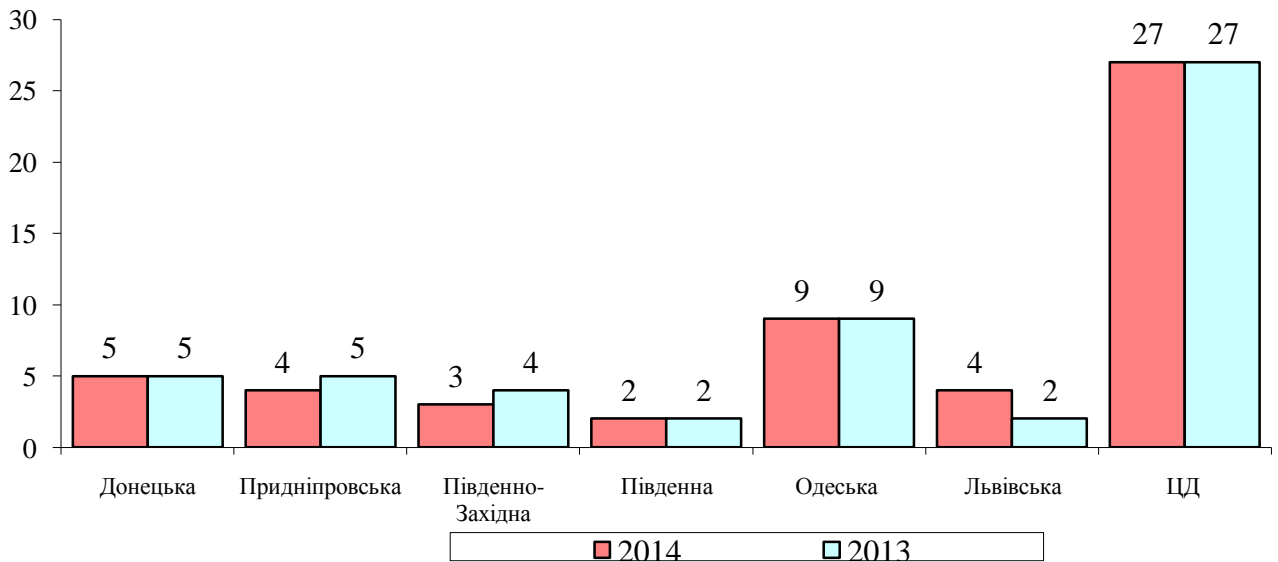


Рис. 53. Динаміка транспортних подій за залізницями за 2014 та 2013 роках

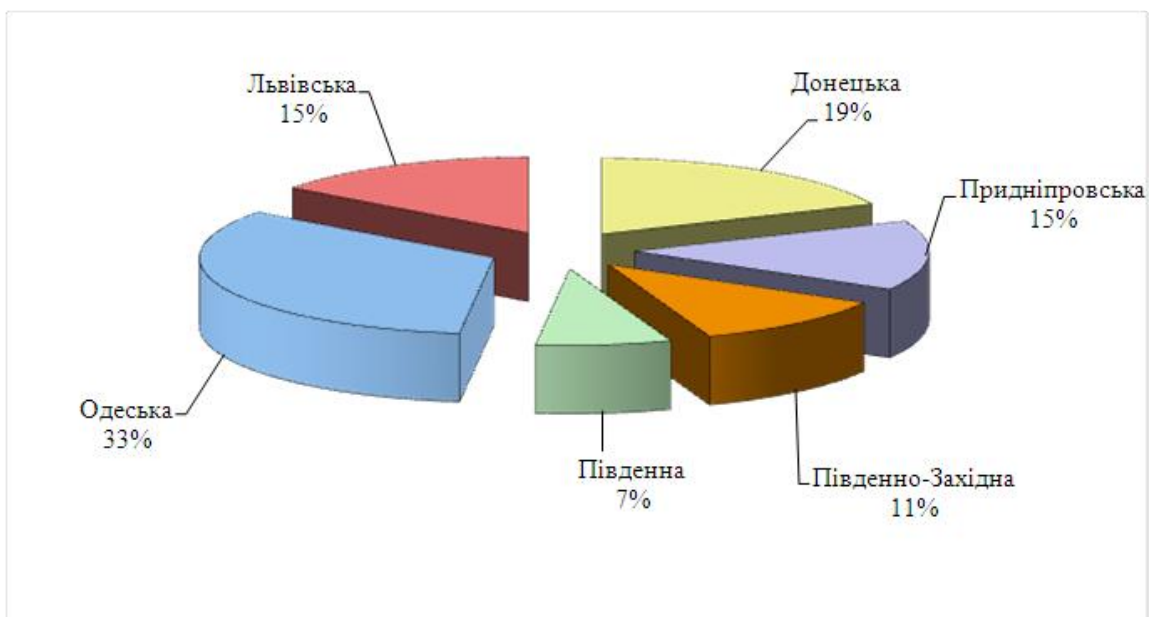


Рис. 54. Розподіл транспортних подій (%) за залізницями за 2014 рік

Найбільш аварійною залишається Одеська залізниця, де скоєно 9 транспортних подій або третина усіх транспортних подій у господарстві.

Всі транспортні події скоєні з людського фактору, що є наслідком недостатньої кваліфікації виконавців та дзеркально відображає рівень організації та проведення технічного навчання у господарстві.

Основними причинами скоєння транспортних подій у 2014 році є:

- невідача попередження на поїзди або не огороження сигналами місця для проведення робіт – 5 випадків, з них 3 – на Одеській залізниці;
- порушення при закріпленні рухомого складу – 5 випадків, з них 2 – на Львівській залізниці;
- не розрахункове гальмування відчепів – 3 випадки;
- невірні дії працівників що призвели до затримки поїзда більше 1 години – 3 випадки, з них 2 – на Одеській залізниці;
- неузгоджені дії працівників при виконанні маневрів – 3 випадки.

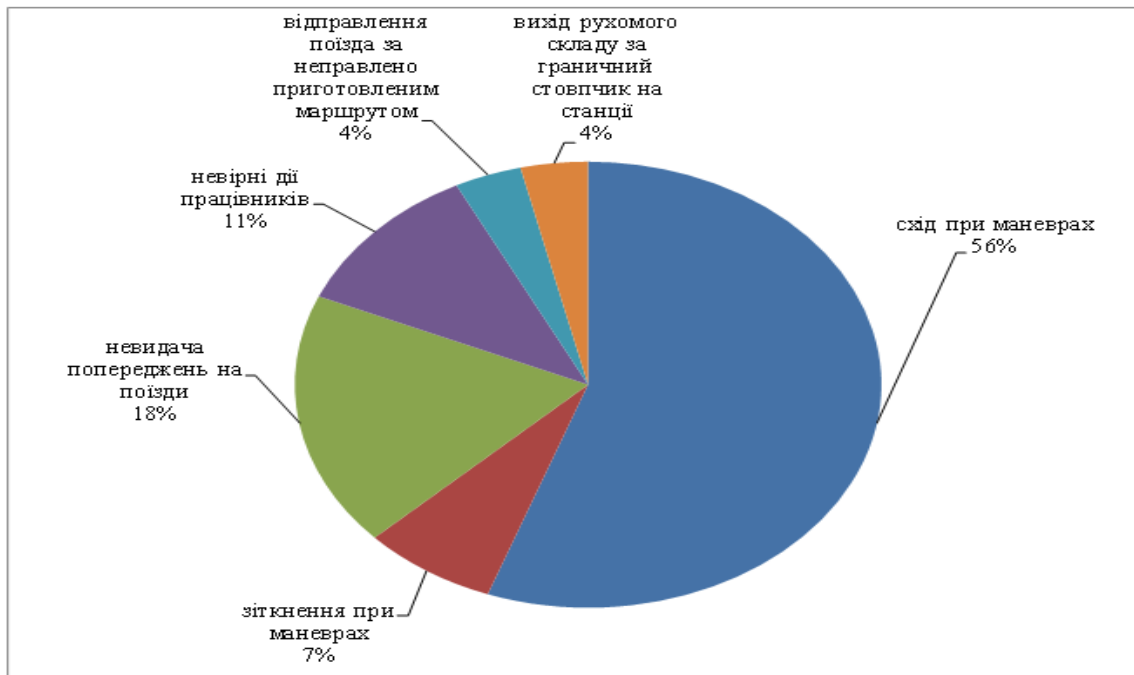


Рис. 55. Розподіл транспортних подій у господарстві за 2014 рік за класифікацією

Наслідки від найбільш серйозних випадків транспортних подій можна побачити на фото 8, 9.



Фото 8. Наслідки від не розрахункового гальмування 19.11.2014 на станції Одеса-Сортувальна Одеської залізниці



Фото 9. Наслідки від неготового маневрового маршруту 20.12.2014 на станції Ясинувата Донецької залізниці

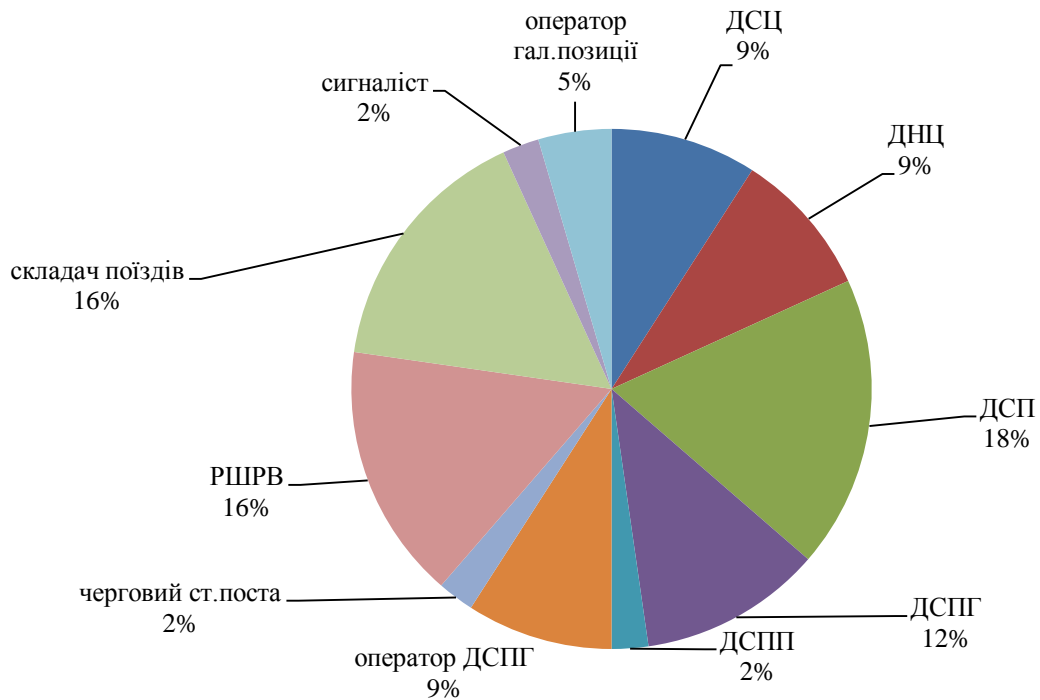


Рис. 56. Розподіл транспортних подій по професіях (%) за 12 місяців 2014 року

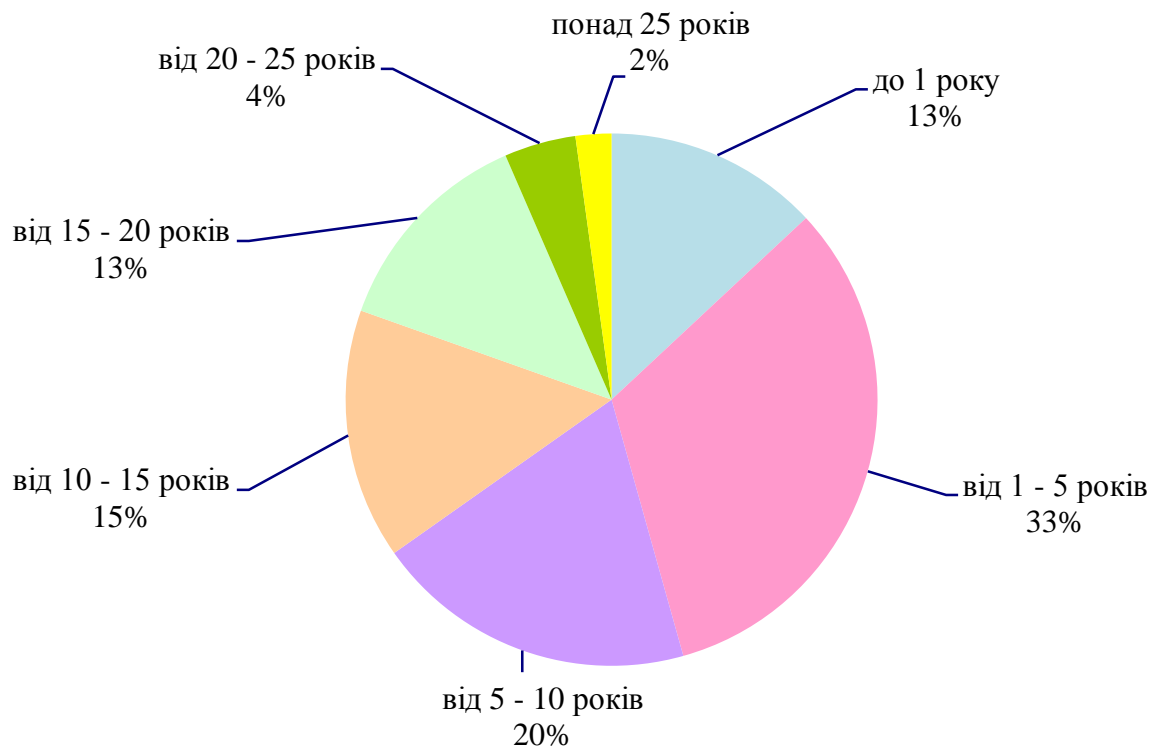


Рис. 57. Розподіл транспортних подій за 2014 рік за стажем роботи працівників (%)

В ДП «Українська залізнична швидкісна компанія» протягом 2014 року допущено 8 транспортних подій, які обліковано за ДП «УЗШК» як інциденти (проти 14 транспортних подій протягом 2013 року), з них: 7 подій з

електропоїздами виробництва «Hyundai Rotem Company» та 1 подія з електропоїздом виробництва ПАТ «КВБЗ».

Випадків серйозних інцидентів у 2014 році (як і у 2013 році) в ДП «УЗШК» не допущено. Зменшення транспортних подій протягом 2014 року у порівнянні з 2013 роком склало 43 %.

Причинами допущених транспортних подій є неякісне обслуговування електропоїздів сервісно-технічними групами «Hyundai Rotem Company» та ПАТ «КВБЗ». Також причинами допущення транспортних подій стали і ряд технічних несправностей таких як:

- недостатня продуктивність компресорів при низькій температурі навколишнього повітря;
- перегорання високовольтних запобіжників постійного струму;
- несправність мотор-компресору вагону, що призводило до самовільного спрацювання гальм;
- розрегулювання регулятора тиску стисненого повітря в колах управління струмоприймача з подальшим його зломом;
- неможливість визначення напруги контактної мережі.

Таблиця 15

Розподіл транспортних подій за 2014/2013 роки за приписним парком електропоїздів ДП «УЗШК»

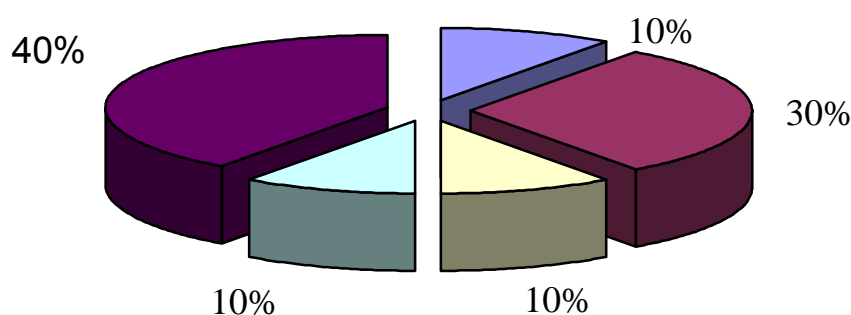
№ п/п	№ електропоїзда	Розподіл транспортних подій		Серйозні інциденти	
		2014	2013	2014	2013
1	HRCS2 № 001	2	4	-	-
2	HRCS2 № 002	-	2	-	-
3	HRCS2 № 003	1	1	-	-
4	HRCS2 № 004	1	2	-	-
5	HRCS2 № 005	1	3	-	-
6	HRCS2 № 006	-	-	-	-
7	HRCS2 № 007	-	-	-	-
8	HRCS2 № 008	-	2	-	-
9	HRCS2 № 009	2	-	-	-
10	HRCS2 № 010	-	-	-	-
11	ЕКр-001	-	-	-	-
12	ЕКр-002	1	-	-	-
Всього:		8	14	-	-

Протягом 2014 року у господарстві комерційної роботи та маркетингу залізниць допущено 10 транспортних подій проти 12 за 2013 рік.

Транспортні події допущено на Південно-Західній залізниці – 4, з них 1 серйозний інцидент, по дві на Донецькій і Придніпровській залізницях та по одній на Львівській і Одеській залізницях.

**Розподіл транспортних подій за 2014/2013 роки за залізницями,
за класифікацією та за причинами**

Залізниця, підприємства, підпорядковані УЗ	Кількість транспортних подій					
	Всього/ у т.ч. серйозні інциденти			за класифікацією		
	2014	2013	- +	Інциденти		Серйозний інцидент
				Невірні дії працівників, що призвели до затримки поїзда на 1 год. і більше	Порушення ТУ навантаження, що призвели до затримки поїзда на 2 год. і більше	
Донецька	2/0	2/0			2	
Одеська	1/0	2/0	- 1/0		1	
Придніпровська	2/0	2/0		1	1	
Південно-Західна	4/1	4/0	+0/1	1	2	1
Львівська	1/0	1/0			1	
Південна		1/0	-1/0			
Усього:	10/1	12/0	+0/1	2	7	1



- Порушення умов перевезення небезпечних вантажів
- Вихід частини вантажу за межі габариту навантаження
- Порушення Правил перевезення лісних вантажів
- Порушення Правил перевезення металопродукції
- Порушення Правил розміщення вантажів

Рис. 58. Розподіл транспортних подій за 2014 рік за початковою причиною

За 12 місяців 2014 року в *пасажи́рському господарстві* допущено 16 інцидентів, з них 1 серйозний, проти 10 інцидентів, з них 1 серйозний, за аналогічний період 2013 року.

Таблиця 17

Розподіл транспортних подій за 2014/2013 роки за залізницями та за класифікацією

Залізниця	Інцидент				+/-
	всього		у т. ч. серйозні		
	2014	2013	2014	2013	
Донецька	3	0	0	0	3
Львівська	1	2	0	1	-1
Одеська	4	0	0	0	4
Південна	3	3	1	0	0
Півд-Західна	3	3	0	0	0
Придніпровська	2	2	0	0	0
Разом	16	10	1	1	6

Основна маса транспортних подій, віднесених за пасажирським господарством (7 випадків) пов'язані з незаконним втручанням, а саме повідомленням про мінування вокзалів та поїздів, що за своїми наслідками підпадають під класифікацію транспортних подій.

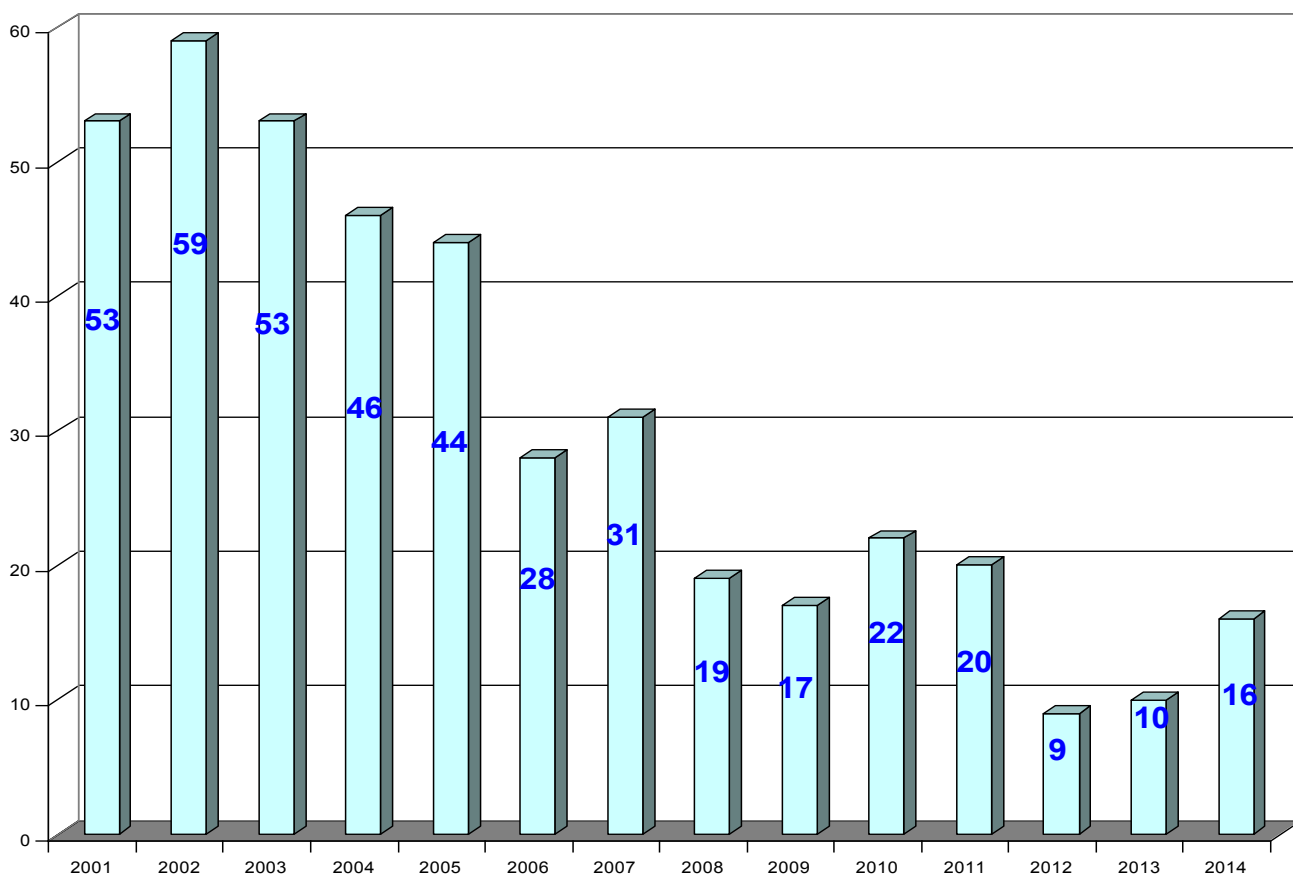


Рис. 59. Транспортні події допущені у пасажирському господарстві у 2001-2014 роках

Проаналізувавши кількість транспортних подій, допущених протягом останніх трьох років, має місце тенденція до їх зростання. При чому ряд з них мають однакові причини та в більшості своїй майже всі пов'язані з людським фактором, найбільш поширені такі як:

- спроба перевезти за кордон товари приховані від митного огляду працівниками Південно-Західної залізниці;

- відсутність контролю за виконанням звичайних технологічних операцій – проведення маневрів на технічній станції, пі час яких ніхто з причетних не переконався у зчепленні вагонів між собою, що призвело до саморозчепу між вагонами під час руху поїзда – серйозному інциденту на Південній залізниці;

- відсутність контролю за утриманням кабелів у технологічному тунелі, що призвело їх замикання та знеструмлення великого залізничного вузла на Південній залізниці;

- неякісний ремонт повітророзподільника ум. №292, що призвело до утворення повзунів на поверхнях кочення колісних пар та відчепки вагона від складу поїзду формування Донецької залізниці на проміжній станції;

- незадовільна організація роботи по підготовці поїзду в рейс у складних погодних умовах, що призвело до затримки поїзда більше 3-х годин на Придніпровській залізниці;

- відсутність практичних навичок по оперативному усуненню несправностей, які виникли на шляху прямування, що спричинили затримку пасажирського поїзда більше години на Південній залізниці, при тому, що абсолютно аналогічний випадок допускався у 2013 році на цьому ж підприємстві.

Також проаналізувавши розподіл транспортних подій в з 2001 по 2014 роки по залізницях, можна зробити висновок про те, що на Одеській та Донецькій залізниці допущено їх ріст.

У господарстві автоматики, телемеханіки та зв'язку продовж 2014 року допущено 1 серйозний інцидент та 10 інцидентів, проти 9 інцидентів за аналогічний період 2013 року.

Із 11 транспортних подій з «інших» причин допущено шість, з яких 1 серйозний інцидент, пов'язаний з незаконним втручанням в роботу стрілочного електропривода на Одеській залізниці.

Основні причини допущених транспортних подій:

- порушення технології виконання робіт – 4 випадки;
- невірні дії персоналу – 1 випадок;
- незаконні втручання сторонніх осіб – 4 випадки;
- конструктивний недолік – 2 випадки (нерівномірне натискання гальмових шин вагонних уповільнювачів типу КЗ, відсутність контррейки у кривій ділянці колії перед уповільнювачем, використання аналогового модему ММ в системі «КАСКАД», який в режимі самодіагностики не вказав на відмову).

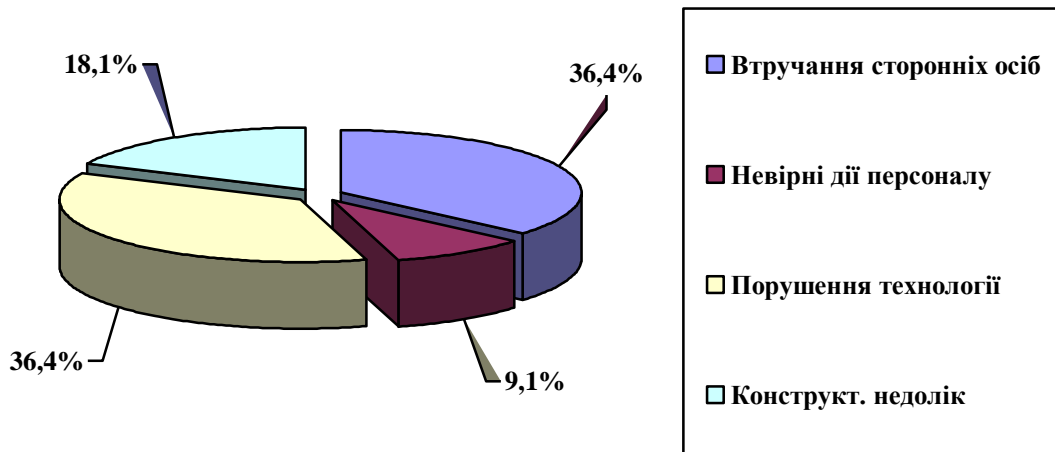


Рис. 60. Розподіл транспортних подій за 2014 рік за причинами

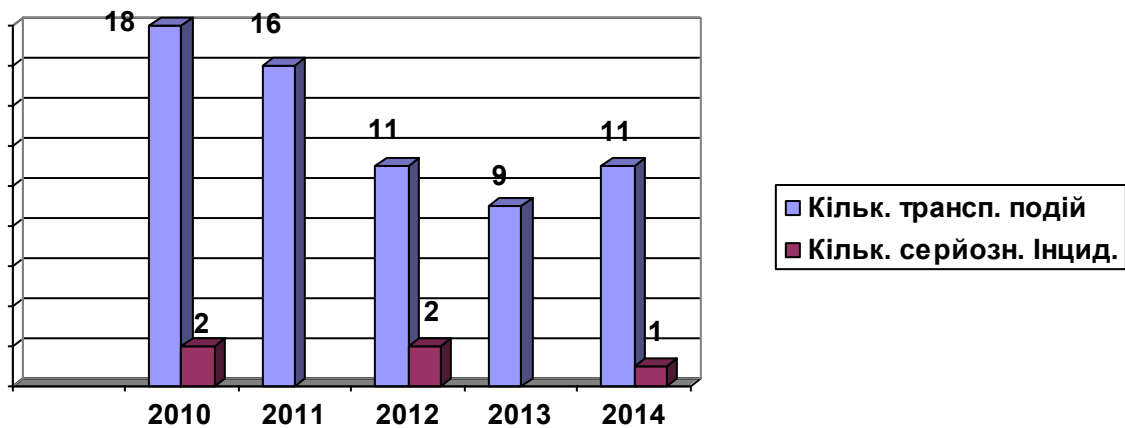


Рис. 61. Розподіл транспортних подій за останні 5 років

За класифікатором найбільша кількість транспортних подій сталася через зіткнення та сходи рухомого складу під час маневрів – 3 випадки.

2.3.2. Міжгалузевий промисловий залізничний транспорт ¹

Незважаючи на те, що протягом 2014 року проводилася профілактична робота з безпеки руху та вжито ряд заходів для покращення стану безпеки руху, продовжують мати місце випадки транспортних подій.

За 2014 рік у ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» допущено чотири транспортні події (три з вини працівників Товариства та одна з вини суміжних колієвласників).

За аналогічний період 2013 року у ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту» допущено дванадцять транспортних подій (шість з вини працівників Товариства та шість з вини суміжних колієвласників).

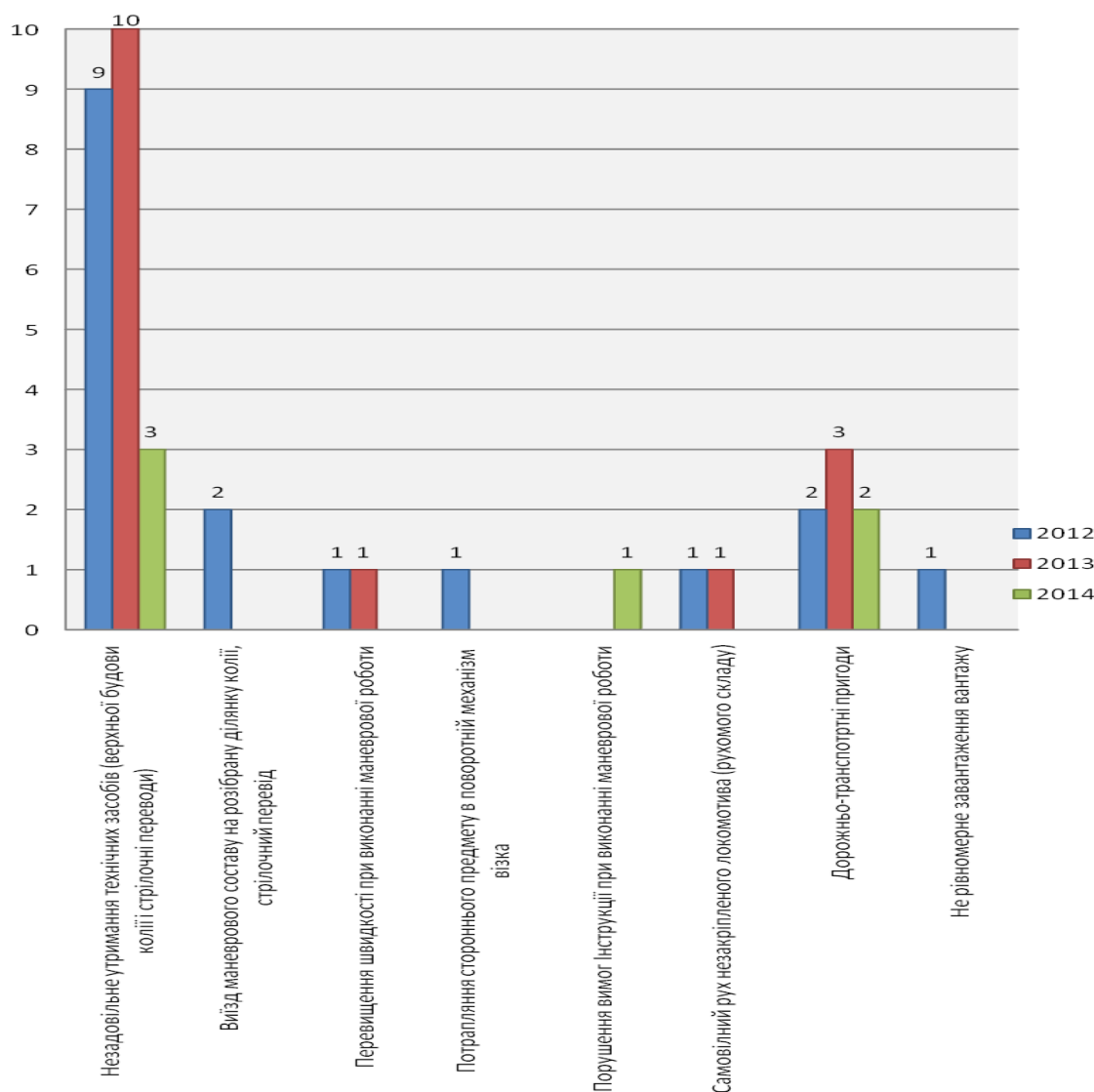


Рис. 62. Порівняльний аналіз транспортних подій за 2012 – 2014 рр.

Примітка: 1. У цьому розділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі аналізу стану безпеки руху ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» за 2014 рік, підготовленого фахівцями ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ».



Фото 10, 11. Транспортна подія, яка сталася 10.01.2014 на стрілочному переводі Сумської філії Товариства при виконанні маневрової роботи локомотивом ТГМ-4Б з 4-ма вагонами-зерновозами з вантажем (вантаж – зерно кукурудзи), де стався схід та перекидання першого (за напрямком руху) вагона і схід другого (за напрямком руху) вагона першою колісною парою



Фото 12. Транспортна подія, яка сталася 11.01.2014 на 9 км ПКЗ П головної колії Прилуцької філії Товариства під час виконання маневрової роботи локомотивом ТЕМ-2 з 4-ма вагонами-зерновозами з вантажем (вантаж – зерно), де стався схід першого та другого (за напрямком руху) вагонів усіма колісними парами

Фото 13. Транспортна подія, яка сталася 22.08.2014 на стрілочному переводі Київ-Дніпровського виробничого підрозділу Товариства при виконанні маневрової роботи локомотивом ТГМ-4Б з 19-а порожніми цистернами, де стався схід 16-ого (за напрямком руху) вагона другим візком двома колісними парами і схід 17-ого (за напрямком руху) вагона першим візком двома колісними парами

За 2014 рік керівниками всіх рівнів структурних підрозділів проведено 3303 перевірки, при цьому виявлено 6325 зауважень, в тому числі 262 перевірки виконання вимог безпеки руху при перевезенні небезпечних вантажів, де виявлено 150 зауважень. За аналогічний період 2013 року проведено 3939 перевірок при цьому виявлено 7105 зауважень, в тому числі 297 перевірок виконання вимог безпеки руху при перевезенні небезпечних вантажів, де виявлено 133 зауважень.

Ревізорами з безпеки руху проведено 86 перевірок, при цьому виявлено 2244 зауважень (усунуто 1876 зауважень – 83,6 %, залишилось усунути 368 зауважень – 16,4 %), що становить 2,6 % перевірок та 35,5 % зауважень від результатів участі керівників структурних підрозділів. За аналогічний період 2013 року проведено 128 перевірок при цьому виявлено 2936 зауважень, що становить 3,2 % перевірок та 41,3 % зауважень від результатів участі керівників структурних підрозділів.

Вказане співвідношення кількості перевірок до кількості зауважень вказує на малу ефективність та незадовільну якість у проведенні перевірок стану безпеки руху керівниками філій Товариства.

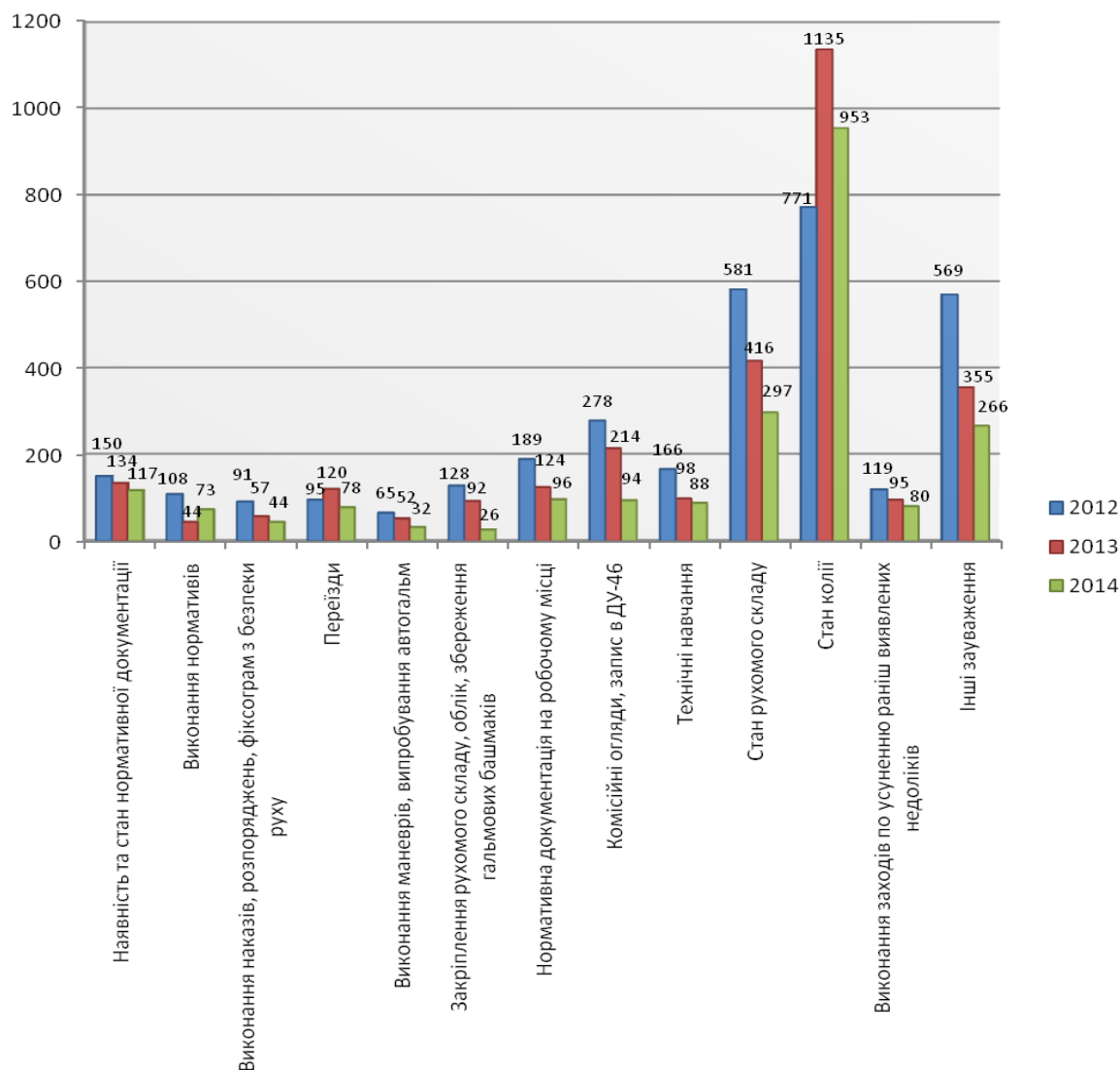


Рис. 63. Порівняльний аналіз недоліків з питань забезпечення безпеки руху по видам і кількості за 2012 – 2014 рр.. виявлених ревізорами з безпеки руху

Під час проведення перевірок ревізорами з безпеки руху вжито 83 заборонних заходи, а саме:

- на Житомирській філії вжито 3-и заборонних заходи;
- на Зеленодольській філії – 1;
- на Кам'янець – Подільській філії – 2;
- на Київ-Дніпровському виробничому підрозділі – 6;

на Київ-Московській філії – 31;
 на Лубенській філії – 4;
 на Новокаховській філії – 3;
 на Одеській філії – 2;
 на Полтавській філії – 4;
 на Прилуцькій філії – 1;
 на Сімферопольській філії – 4;
 на Сумській філії – 6;
 на Трипільській філії – 4;
 на Харківській філії – 2;
 на Херсонській філії – 4;
 на Черкаській філії – 6.

За результатами перевірок за порушення вимог нормативних актів з безпеки руху 63 працівника, в тому числі 17 керівників, притягнуто до дисциплінарної відповідальності.

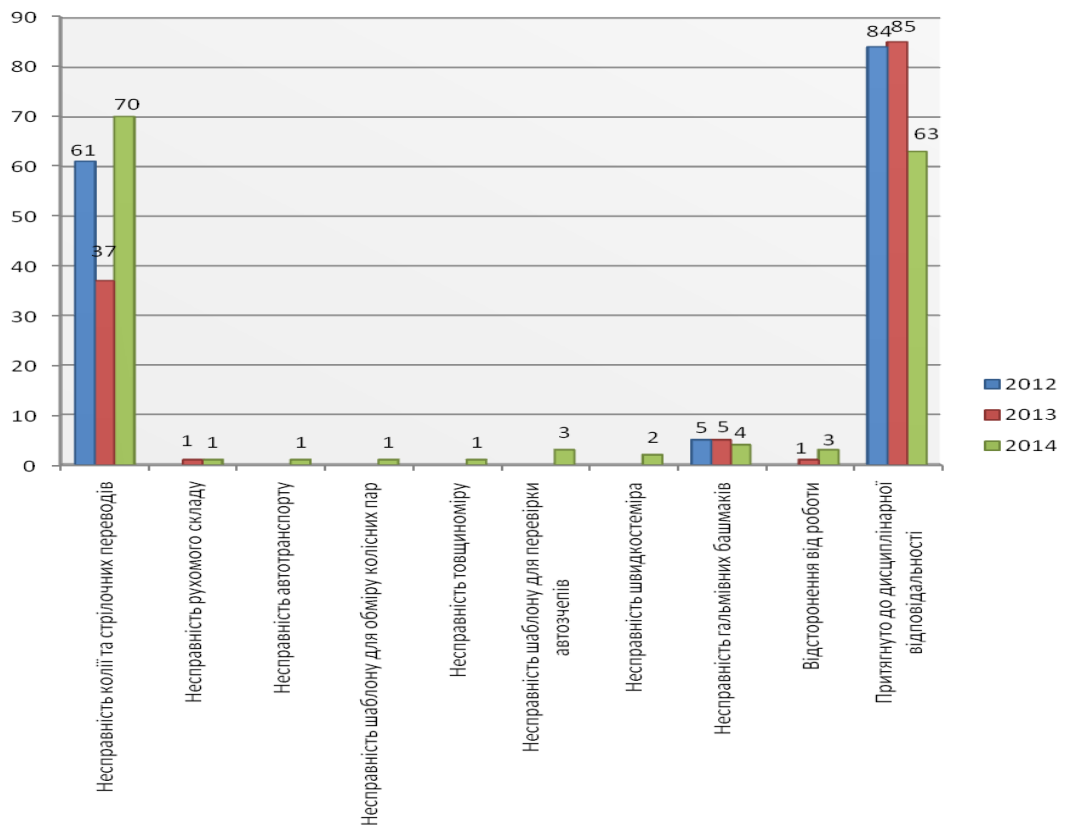
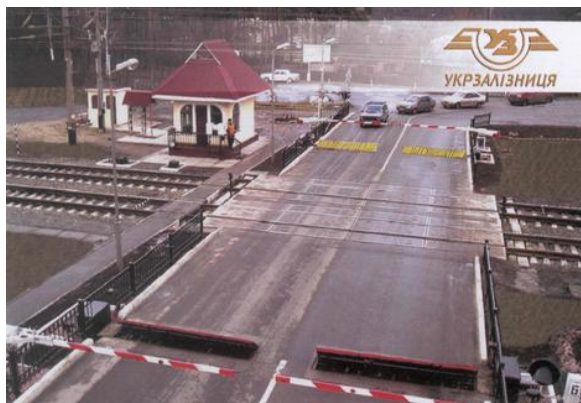


Рис. 64. Порівняльний аналіз заборонних заходів під час проведення перевірок ревизорами з безпеки руху за 2012-2014 рр.

2.3.3. Безпека руху на залізничних переїздах¹

Залізничний переїзд розміщений на перехрещенні автомобільної дороги з залізничними коліями на одному рівні є місцем ризику для безпечного руху.



Для забезпечення безпеки руху транспортних засобів через залізничні переїзди вони обладнані засобами переїзної світлової та звукової сигналізації, шлагбаумами та дорожніми знаками на під'їздах до них.

При дотриманні вимог законодавства щодо безпечного перетину залізничних колій, дорожніх знаків і сигналів, переїзної сигналізації переїздів рух транспортних засобів через залізничні переїзди є цілком безпечним.

Фото 14. Залізничний переїзд

Однак, випадки ДТП (зіткнень рухомого складу залізниць з транспортними засобами) на залізничних переїздах періодично відбуваються. Крім того, трапляються випадки зіткнень рухомого складу залізниць з транспортними засобами на залізничних коліях поза переїздами під час спроби їх водіїв перетнути колію поза межами переїздів або з транспортними засобами, залишеними водіями на незначній відстані від залізничної колії, що порушує габарит для проходження рухомого складу залізниці.

На залізницях України у 2014 році знаходилося в експлуатації 5388 залізничних переїздів. Найбільше випадків ДТП трапляється на залізничних переїздах, розміщених на головних та станційних коліях залізниць України (4496 переїздів), де постійно здійснюється рух поїздів з 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.

Таблиця 18

Кількість залізничних переїздів Укрзалізниці у 2013 та 2014 роках

Показники	2014 рік	2013 рік
Загальна кількість переїздів	5388	5422
- в т.ч. обладнаних автоматикою	4156	4167
- в т.ч. не обладнаних автоматикою	1232	1255
Кількість переїздів з черговим працівником	1494	1497
- в т.ч. обладнаних автоматикою	1463	1468
- в т.ч. не обладнаних автоматикою	31	29
Кількість переїздів без чергового працівника	3894	3925
- в т.ч. обладнаних автоматикою	2693	2699
- в т.ч. не обладнаних автоматикою	1201	1226
Кількість переїздів на головних і станційних коліях	4496	4512
Кількість переїздів на під'їзних коліях	892	910

Примітка:¹ – у цьому підрозділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі аналізу стану безпеки руху в структурі Укрзалізниці у 2014 році, підготовленого фахівцями Департаменту безпеки руху Укрзалізниці.

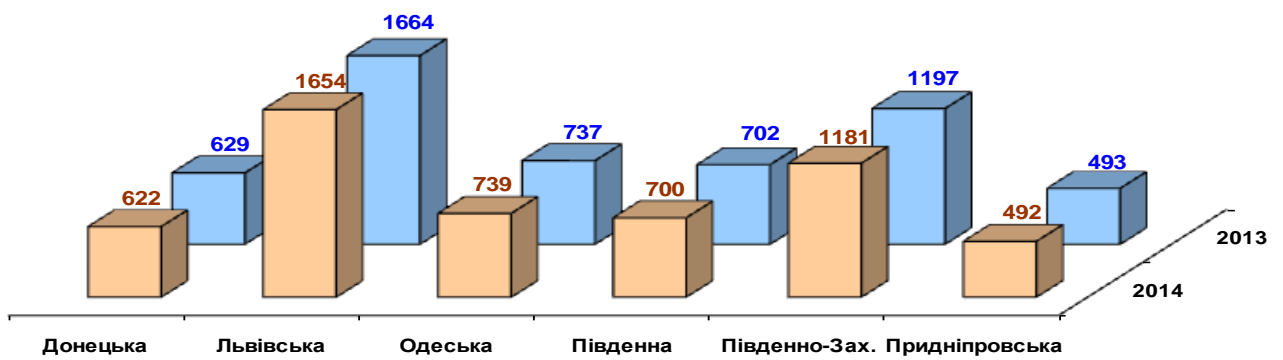


Рис. 65. Кількість переїздів на залізницях України у 2014/2013 роках

У 2014 року на залізничних переїздах і коліях Укрзалізниці сталося 68 випадків ДТП, в тому числі 56 випадків на переїздах і 12 – на коліях поза переїздами. Унаслідок ДТП: загинуло 19 осіб і 34 травмовано.

Порівняно з відповідним періодом 2013 року кількість ДТП на залізничних переїздах зменшилася на 26 випадків (на 27,7%), кількість загиблих зменшилась на 4 особи (на 17,4%), збільшилася кількість травмованих 7 осіб (на 25,9%).

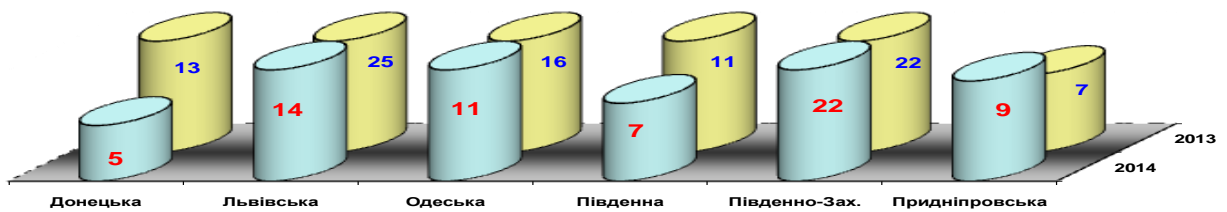


Рис. 66. Розподіл випадків ДТП за залізницями у порівнянні 2014/2013 роки

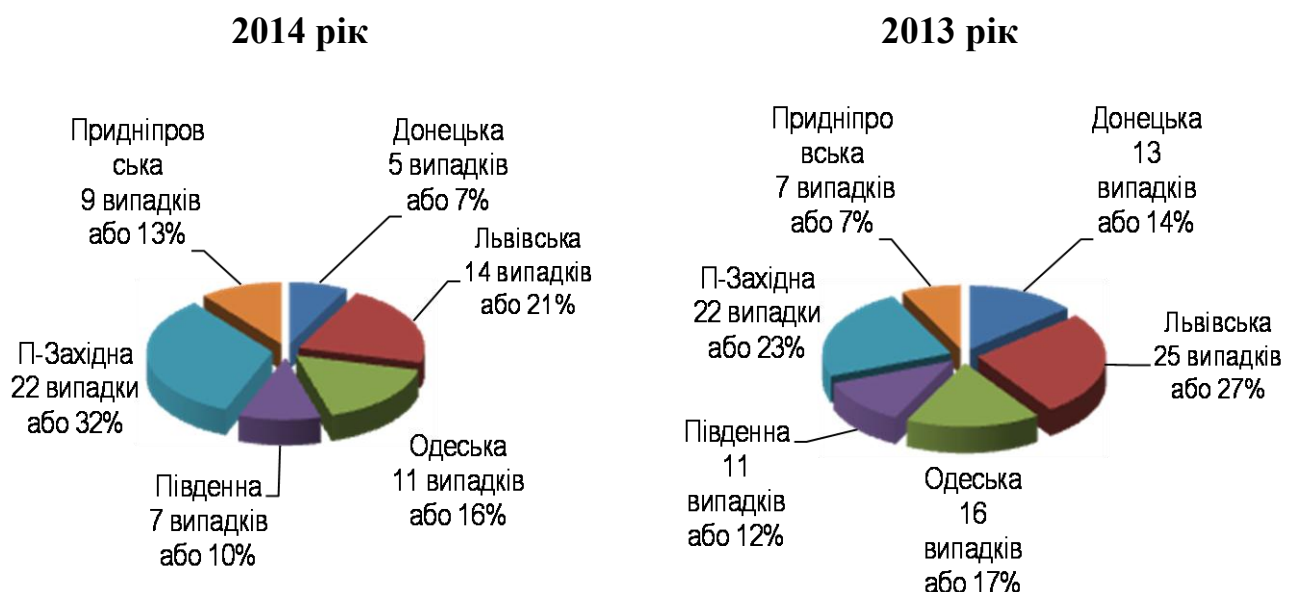


Рис. 67. Розподіл випадків ДТП по залізницях у порівнянні 2014/2013 роки

За 2014 рік у 58 випадках зіткнень на переїздах автотранспорт було збито поїздом, що на 27 випадків менше ніж за відповідний період 2013 року. В цих ДТП загинуло 19 осіб (проти 23 у 2013 році) і травмовано 30 осіб (проти 25).



Фото 15, 16. ДТП, яке сталося 04.02.2014 у Сумській обл. на переїзді без чергового 23 км перегону Амбари – Вири Південної залізниці, де дизель-поїздом № 843 сполученням Харків – Ворожба збито автобус Рута-20 СПГ (12 осіб загинуло, 6 осіб травмовано)



Фото 17, 18. ДТП, яке сталося 30.05.2014 у Київській обл. на переїзді з черговим перегону Біла Церква - Роток Південно-Західної залізниці, де поїздом № 2960 збито автомобіль Mercedes-Benz Vito (3 особи загинули, 4 особи травмовано)



Фото 19, 20. ДТП, яке сталося 31.05.2014 у Харківській обл. на переїзді 71 км перегону Коробочкине-Гракове Південної залізниці, де поїздом № 4307 збито вантажний автомобіль Mercedes-Benz з напівпричепом (без постраждалих)

В 10 випадках ДТП автомобілі в'їхали у бік поїздів, проти 9 випадків ДТП у 2013 році. Внаслідок таких ДТП травмовано 4 особи проти 2 осіб у 2013 році.

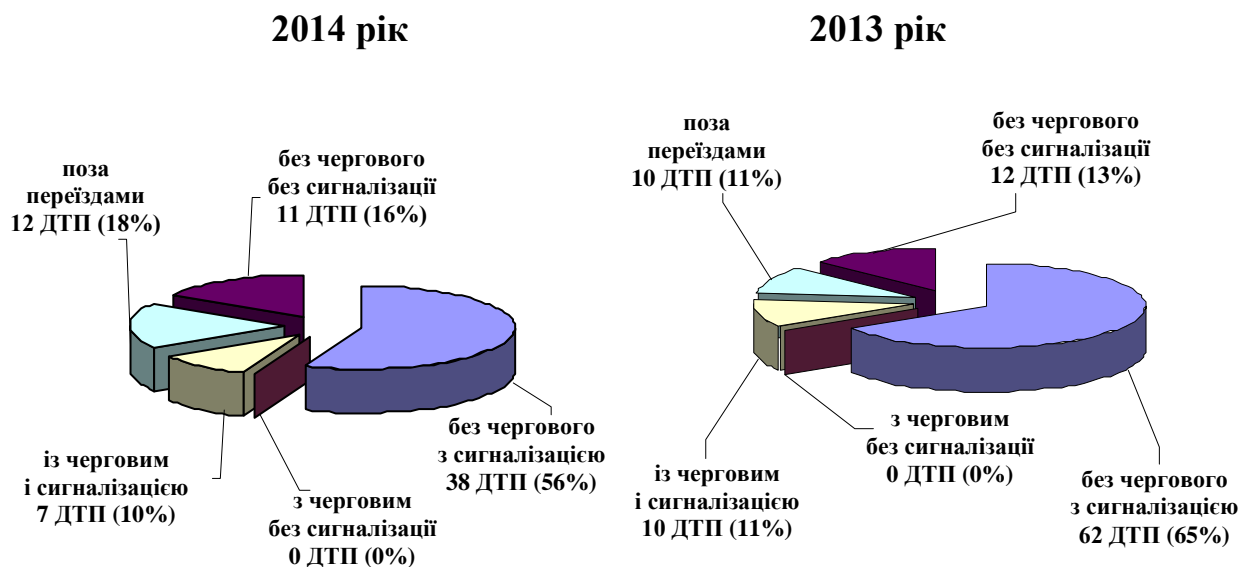


Рис. 68. Розподіл випадків ДТП за переїздами у порівнянні 2014/2013 роки

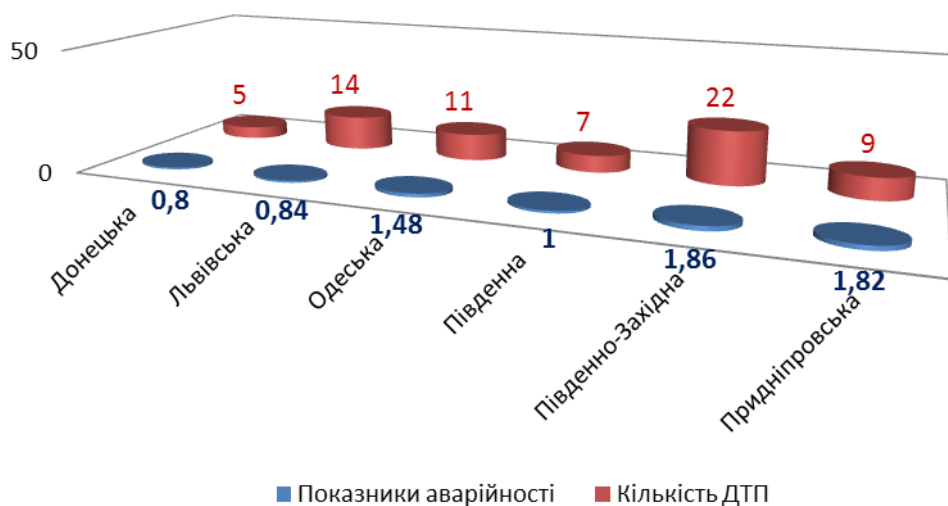


Рис. 69. Показник аварійності – кількість ДТП на 100 залізничних переїздів за залізницями за 2014 рік

Таблиця 19

Показники аварійності на залізничних переїздах у 2014/2013 роках

	Укрзалізниця	Донецька	Львівська	Одеська	Південна	Південно-Західна	Придніпровська
Кількість переїздів	5388/5422	622/629	1654/1664	739/737	700/702	1181/1197	492/493
Кількість випадків ДТП	68/94	5/13	14/25	11/16	7/11	22/22	9/7
Кількість ДТП на 100 переїздів	1,26/1,73	0,8/2,06	0,84/1,5	1,48/2,17	1,0/1,56	1,86/1,83	1,82/1,41

Найбільший показник аварійності (кількість ДТП, що приходить на кожні 100 залізничних переїздів) у 2014 році на Південно-Західній – 1,86 та Придніпровській – 1,82 залізницях, що перевищує середнє значення показника аварійності на залізницях України (1,26).

Для покращення технічного стану та належного забезпечення безпеки руху поїздів та автотранспорту на залізничних переїздах, Укрзалізницею протягом 2014 року продовжувалася відповідна робота стосовно реалізації та виконання Галузевої програми забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах на 2011-2015 роки.

Таблиця 20

Виконання заходів, передбачених Галузевою програмою забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах на 2011-2015 роки

№ п/п	Вид робіт	2014			Всього за 2011 – 2014 роки		
		план	вик.	%	план	вик.	%
1.1	Обладнання залізничних переїздів з автобусним рухом автоматикою	8	7 ¹	87,5	40	40	100,0
1.2	Капітальний ремонт залізничних переїздів	85	82	96,5	309	340	110,0
1.3	Укладання переїзного настилу зі збірного з/б	100	121	121,0	369	517	140,1
1.4	Покращення видимості на залізничних переїздах	3	3	100,0	12	13	108,3
1.5	Закриття переїздів	8	14	175,0	63	93	147,6
1.6	Впровадження світлодіодних головок на переїзних світлофорах	460	439	95,4	1490	1639	110,0
1.7	Впровадження попереднього включення загороджувальної сигналізації при аварійному відкритті основних шлагбаумів	26	28	107,7	160	175	109,4
1.8	Впровадження на дільницях з АБ схеми виключення кодування та перекриття найближчого поїзного світлофора у разі знеструмлення вогневих реле переїзних світлофорів	-	-	-	117	118	100,9
1.9	Впровадження схеми включення ламп переїзних світлофорів на постійне горіння в разі несправності комплексу реле мигання	33	34	103,0	190	193	101,6
1.10	Модернізація пристроїв переїзної автоматики, де відсутній контроль цілісності ламп переїзних світлофорів, або контроль виконаний з застосуванням одного реле	49	43	87,8	211	243	115,2
1.11	Обладнання переїздів поїзним радіозв'язком	-	40	-	167	130	77,8

Примітка: ¹ – не обладнано 1 переїзд на Донецькій залізниці у зв'язку з веденням бойових дій.

Крім того, у 2014 році на залізничних переїздах, розташованих на коліях філій ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство залізничного транспорту», яке належить до сфери управління Мінінфраструктури, ДТП не було (у 2013 році – 1 ДТП без постраждалих).

2.4. Міський електричний транспорт¹

Впродовж 12 місяців 2014 року за участю трамвайних вагонів і тролейбусів підприємств міського електричного транспорту (далі – МЕТ) сталося 757² ДТП, в яких 30² осіб загинули та 276² отримали травми. З них з вини водіїв МЕТ сталося 267² ДТП, в яких 9² осіб загинули та 93² отримали травми.

За аналогічний період 2013 року сталося 1023/836² ДТП за участю МЕТ, в яких 23/21² особи загинули, а 233/210² отримали травми, з них з вини водіїв МЕТ сталося 320/277² ДТП, в яких 2/2² особи загинули, а 29/29² отримали травми.

Тобто, рівень аварійності на МЕТ з вини водіїв за 2014 рік порівняно з 2013 роком за абсолютними показниками щодо кількості ДТП становить -16,6 % / -3,6 %², +350 % щодо кількості загиблих та +221 % щодо кількості травмованих.



Фото 21, 22. ДТП, яке сталося 30.03.2014 у м. Харцизьк Донецької області, за участю тролейбуса ЗиУ-8 та автобуса Сетра-С215 (5 осіб загинуло, 21 особа травмована)



Фото 23, 24. ДТП, яке сталося 05.06.2014 у м. Харкові за участю трамваїв Татра-Т-3 (13 осіб травмовано)



Фото 25, 26. ДТП, яке сталося 23.04.2014 у м. Харкові за участю трамваїв Татра-Т-3 (7 осіб травмовано)

Аналіз ДТП за 12 місяців 2014 року у порівнянні з аналогічним періодом 2013 року за видами транспортних засобів засвідчив наступне:

- з вини водіїв тролейбусів сталося на 24,3 %/10,5 %² менше випадків ДТП (212 ДТП у 2014 році проти 280/237² ДТП у 2013 році), у яких на 700 % більше загинуло осіб (8 осіб проти 1) та на 168 % більше осіб отримали травми (51 осіб проти 19);

Примітка: ¹ – у цьому розділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали з урахуванням аналізу аварійності на міському електричному транспорті (тролейбуси, трамваї) за 2014 рік, підготовленого фахівцями Укртрансінспекції;

² – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

- з вини водіїв трамвайних вагонів сталося на 37,5 %/37,5 %¹ більше випадків ДТП (55 ДТП у 2014 році проти 40/40¹ ДТП у 2013 році), у яких 1 особа загинула, як і в 2013 році, та на 320 % більше осіб отримали травми (42 особи проти 10).

Примітка: ¹ – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

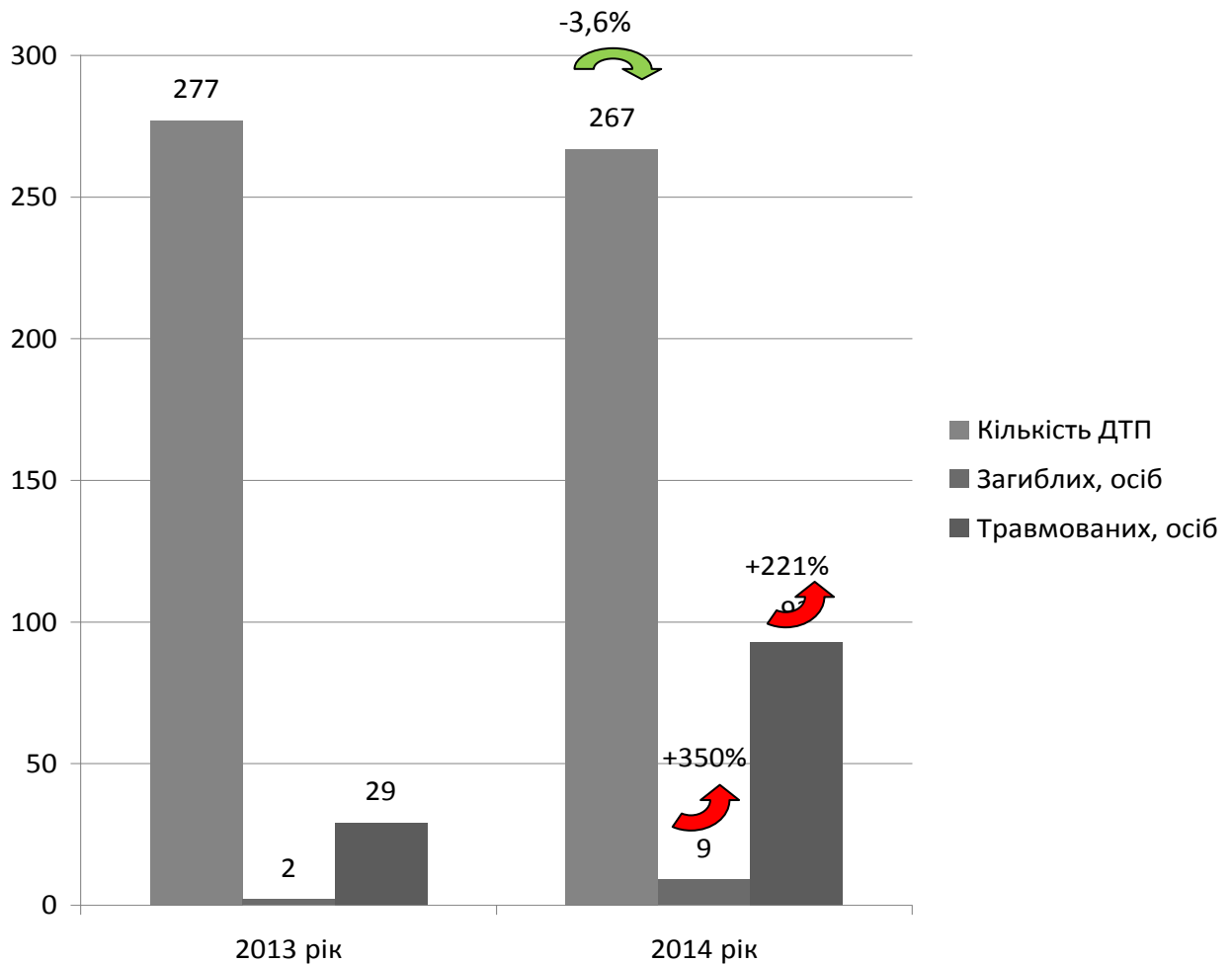


Рис. 70. Динаміка показників аварійності з вини водіїв трамвайних вагонів і тролейбусів в 2014 році у порівнянні з 2013 роком¹

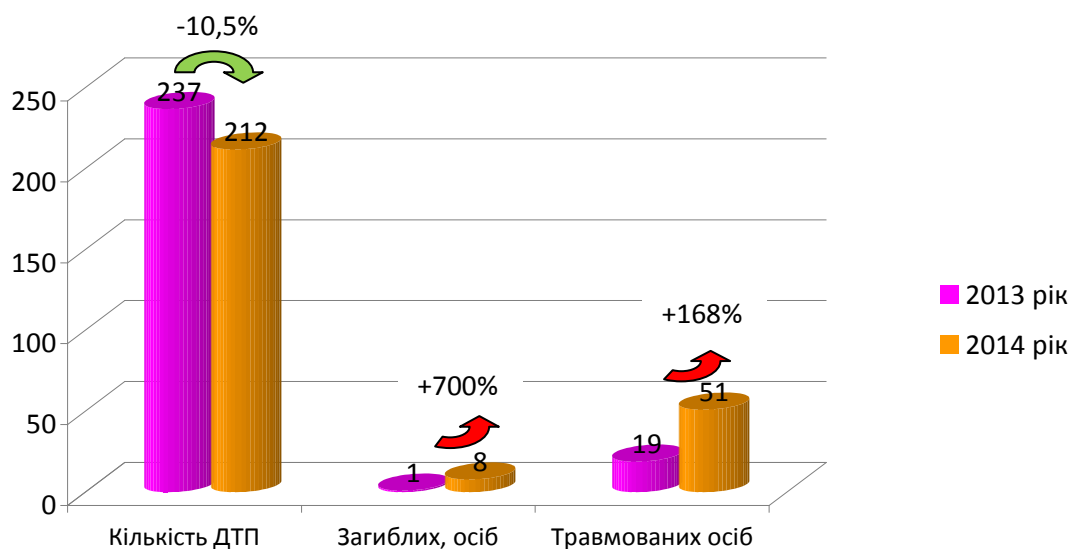


Рис. 71. Аварійність у 2013 та 2014 роках з вини водіїв тролейбусів¹

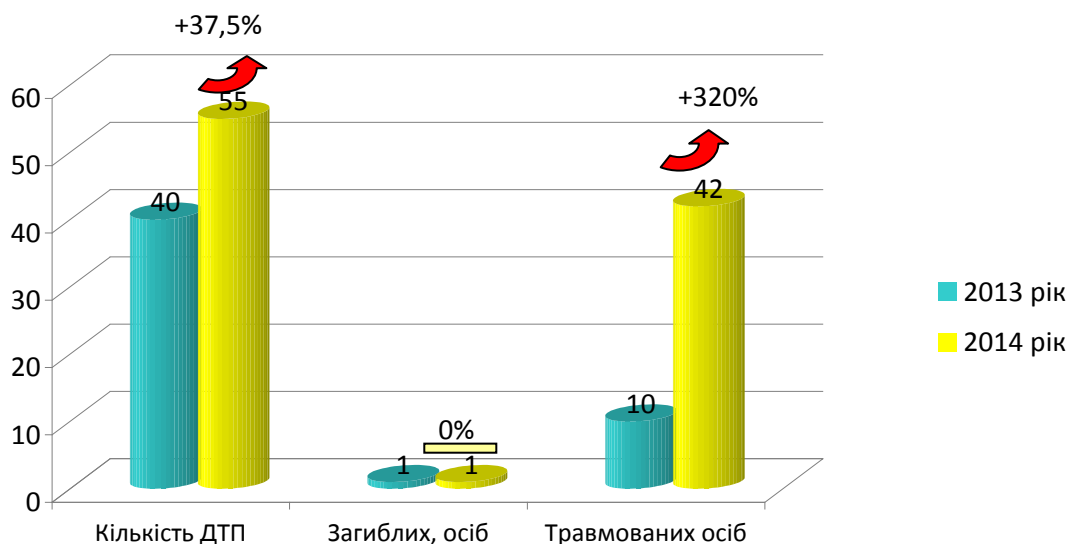


Рис. 72. Аварійність у 2013 та 2014 роках з вини водіїв трамвайних вагонів¹

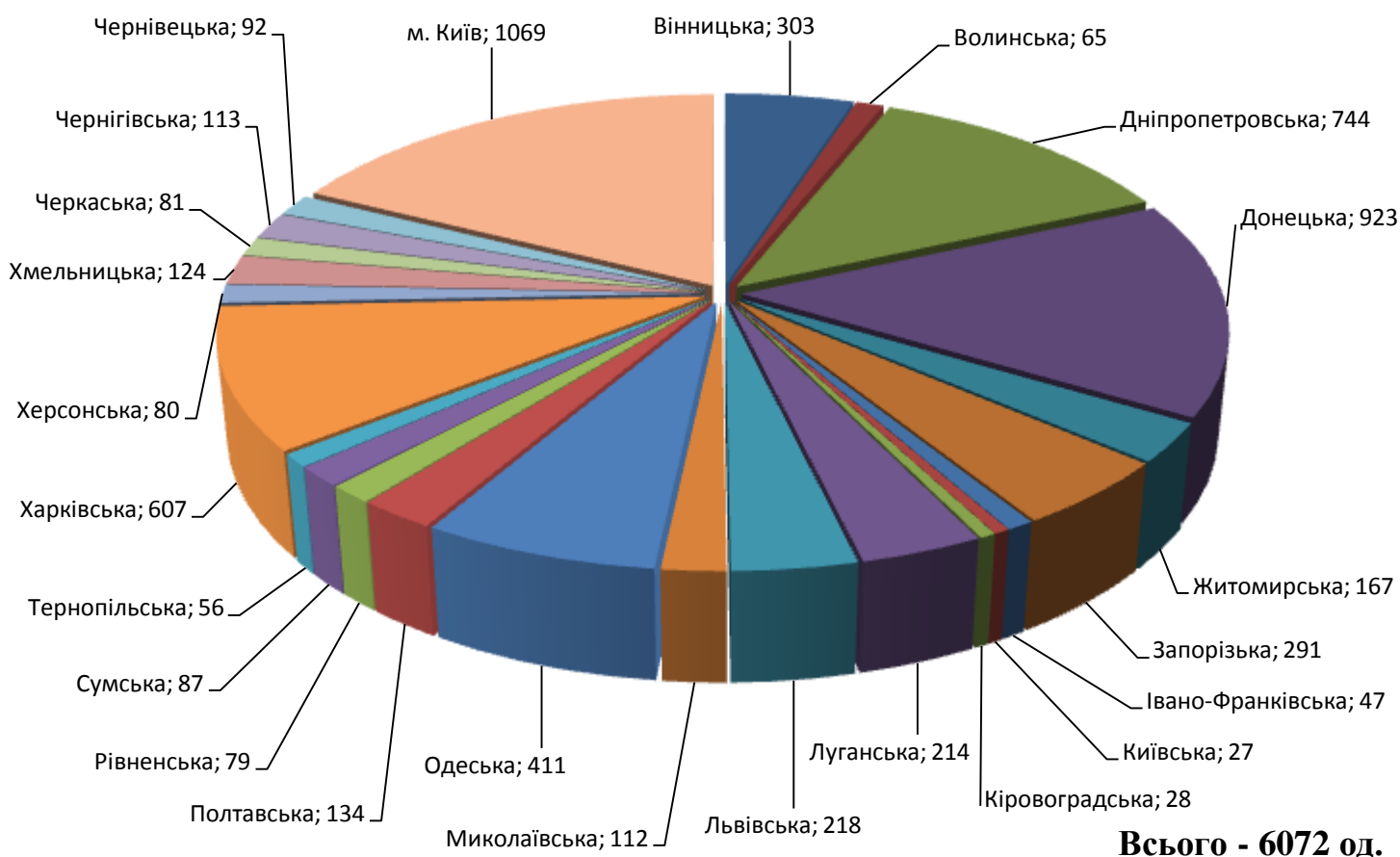


Рис. 73. Кількість рухомого складу МЕТ за регіонами (областями)¹
(тролейбусів, трамвайних вагонів)

Примітка: ¹ – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

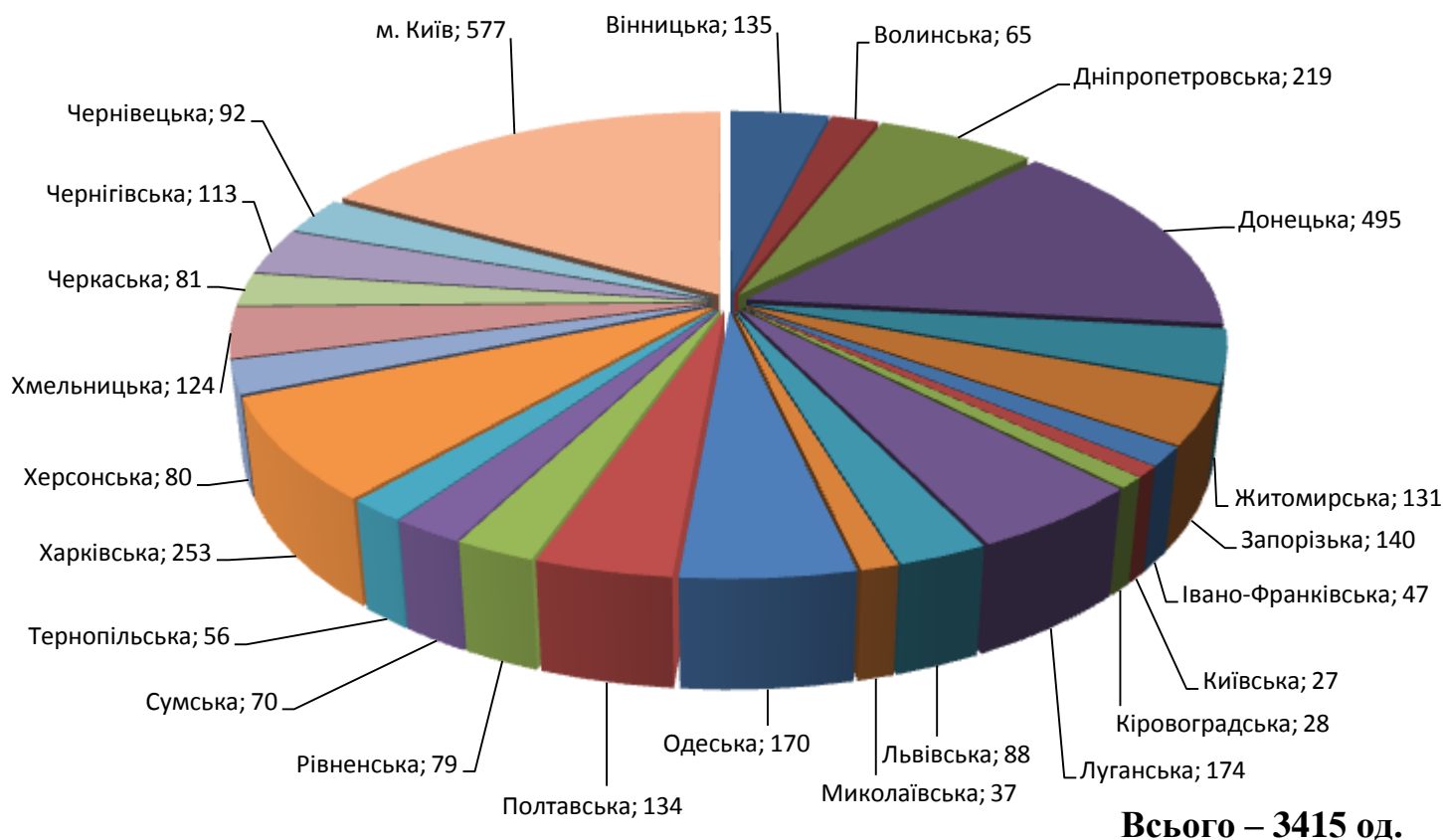


Рис. 74. Кількість тролейбусів за регіонами (областями)¹

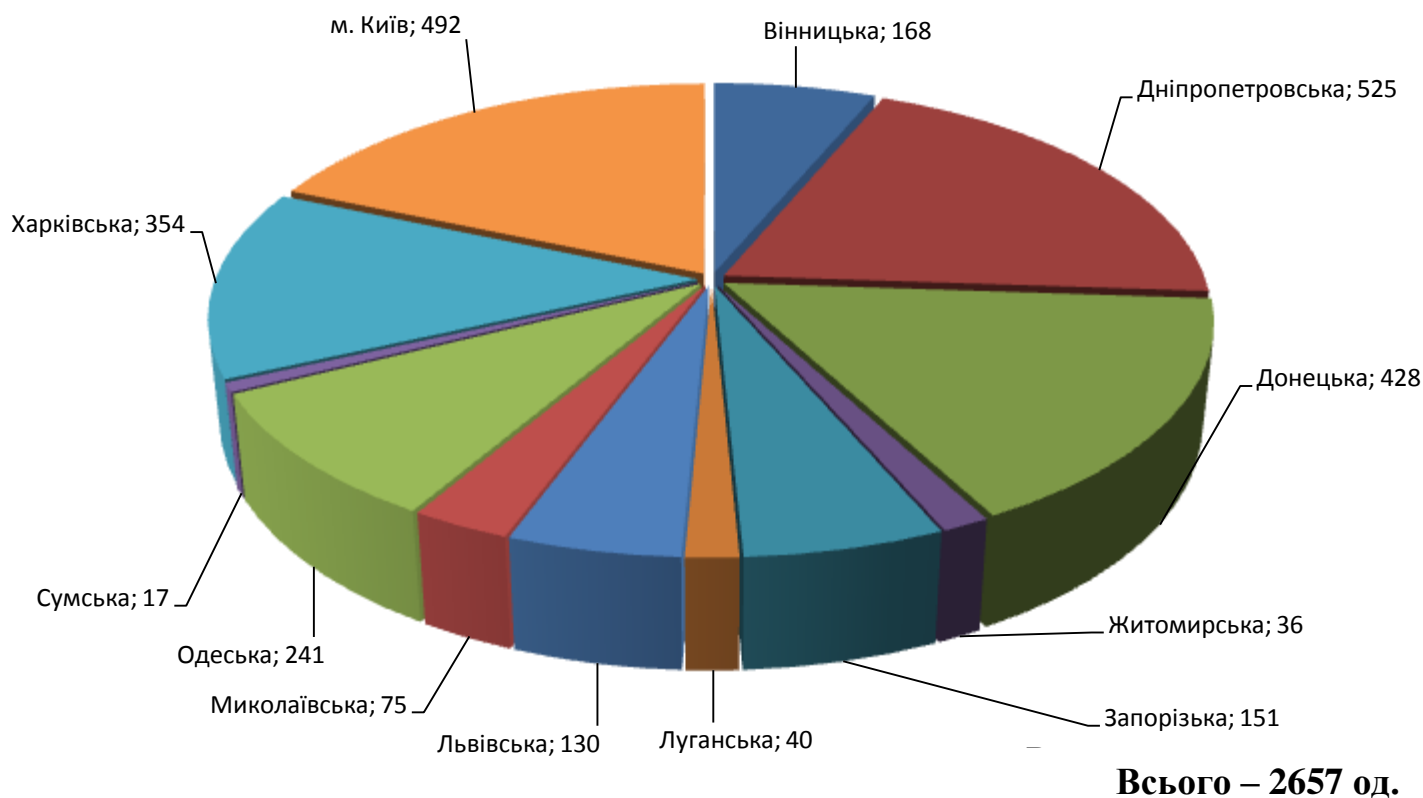


Рис. 75. Кількість трамвайних вагонів за регіонами (областями)¹

Примітка: ¹ – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

Розподіл дорожньо-транспортних пригод
за територіальною ознакою

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що:

- у 2014 році найбільшу кількість ДТП допущено з вини водіїв МЕТ у м. Києві (96 ДТП, з них 89 – з вини водіїв тролейбусів), Донецькій (14 ДТП, з них 10 – з вини водіїв тролейбусів), Рівненській (11 ДТП, усі з вини водіїв тролейбусів) та Хмельницькій областях (10 ДТП, усі з вини водіїв тролейбусів), водночас найбільшу кількість ДТП з вини водіїв трамвайних вагонів допущено у Запорізькій області (8 ДТП), м. Києві (7 ДТП) та Донецькій області (4 ДТП);

- у 2014 році у порівнянні з 2013 роком допущено збільшення кількості ДТП з вини водіїв лише трамвайних вагонів у Запорізькій (з 7 до 8 ДТП), Чернігівській (з 1 до 3 ДТП), Рівненській, Хмельницькій, Луганській та Херсонській областях (з 0 до 3 ДТП);

- найбільші питомі показники щодо кількості ДТП на 100 одиниць рухомого складу МЕТ у Рівненській області (15,0 ДТП на 100 ТЗ), м. Києві (9,8), Херсонській (9,2), Хмельницькій (9,0) і Волинській (8,0) областях.

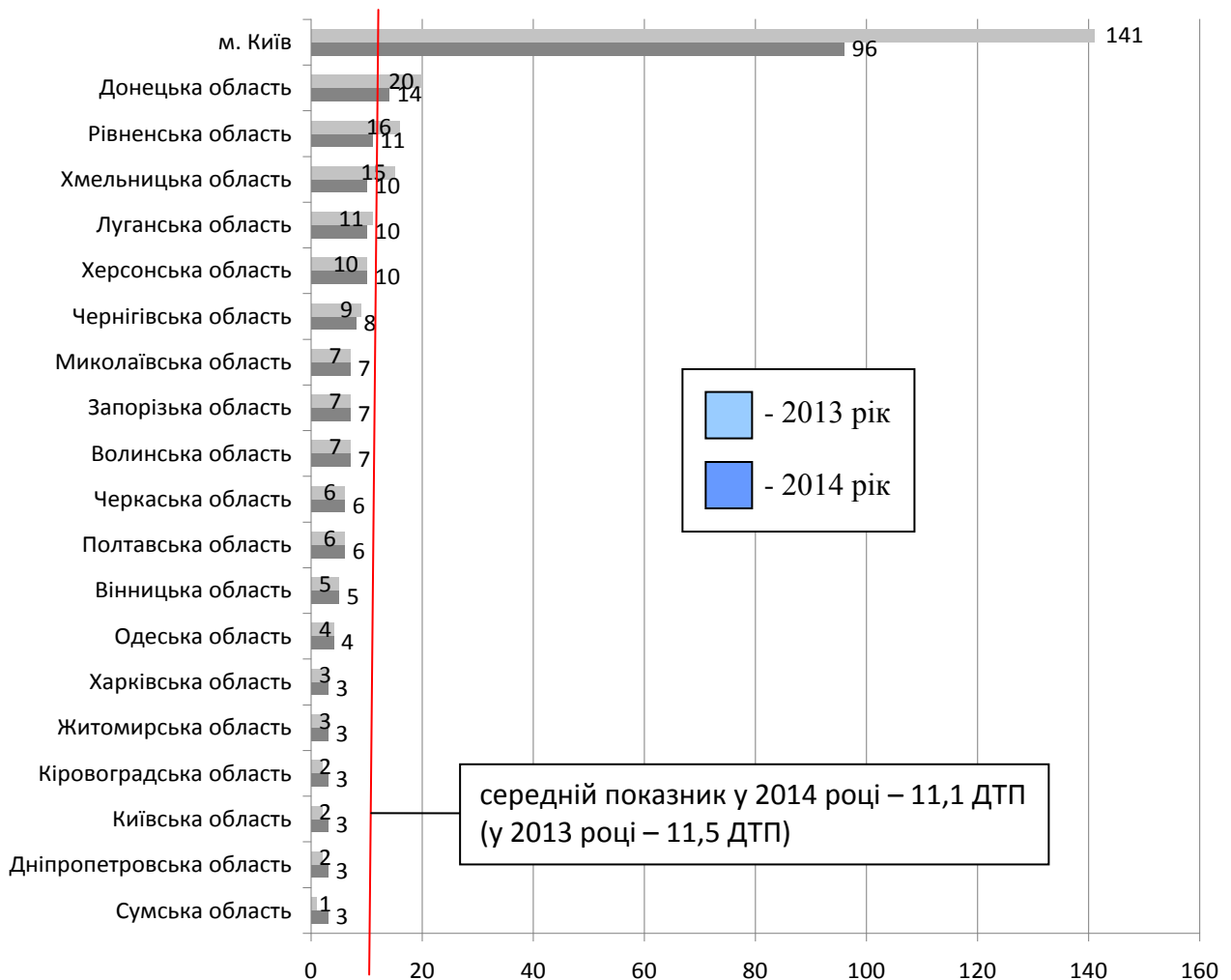


Рис. 76. Кількість ДТП у 2013 та 2014 роках за регіонами (областями)¹

Примітка: ¹ – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

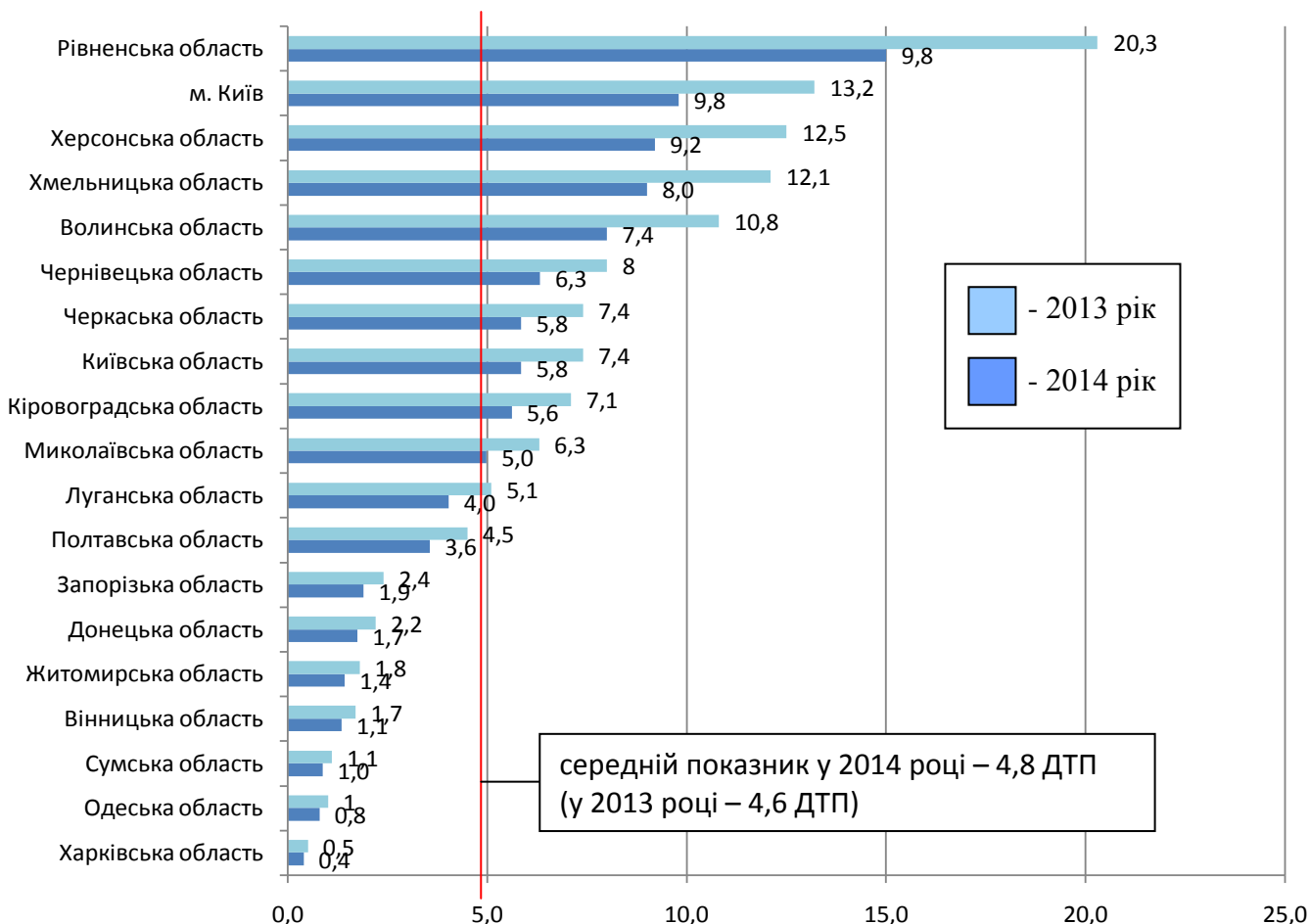


Рис. 77. Кількість ДТП у 2013 та 2014 роках на 100 одиниць рухомого складу МЕТ за регіонами (областями)¹

Аналіз щодо загиблих у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що у 2013 році 9 осіб загинуло у ДТП, 8 – з вини водія тролейбуса (з них 5 – у Донецькій області, по 1 – у Дніпропетровській, Полтавській та Харківській областях), 1 – з вини водія трамвая (у Львівській області), тоді як у 2013 році 2 особи загинуло у ДТП (1 – з вини водія тролейбуса у Чернігівській області та 1 – з вини водія трамвая в Одеській області).

Аналіз щодо травмованих у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що:

- у 2014 році найбільшу кількість травмованих у ДТП допущено з вини водіїв рухомого складу МЕТ у м. Києві та Запорізькій області (по 19 осіб), Донецькій, Одеській та Чернігівській областях (по 10 осіб);

- у 2014 році у порівнянні з 2013 роком допущено збільшення кількості травмованих у ДТП з вини водіїв рухомого складу МЕТ у Запорізькій (з 6 до 19 осіб), Чернігівській (з 3 до 10 осіб), Волинській, Дніпропетровській та Рівненській (з 1 до 3 осіб) областях;

- найбільші питомі показники щодо кількості травмованих у ДТП на 100 одиниць рухомого складу у Чернігівській (8,6 травмованих на 100 ТЗ), Сумській (7,4), Запорізькій (6,7), Волинській (4,8) та Рівненській (4,2) областях.

Примітка: ¹ – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.

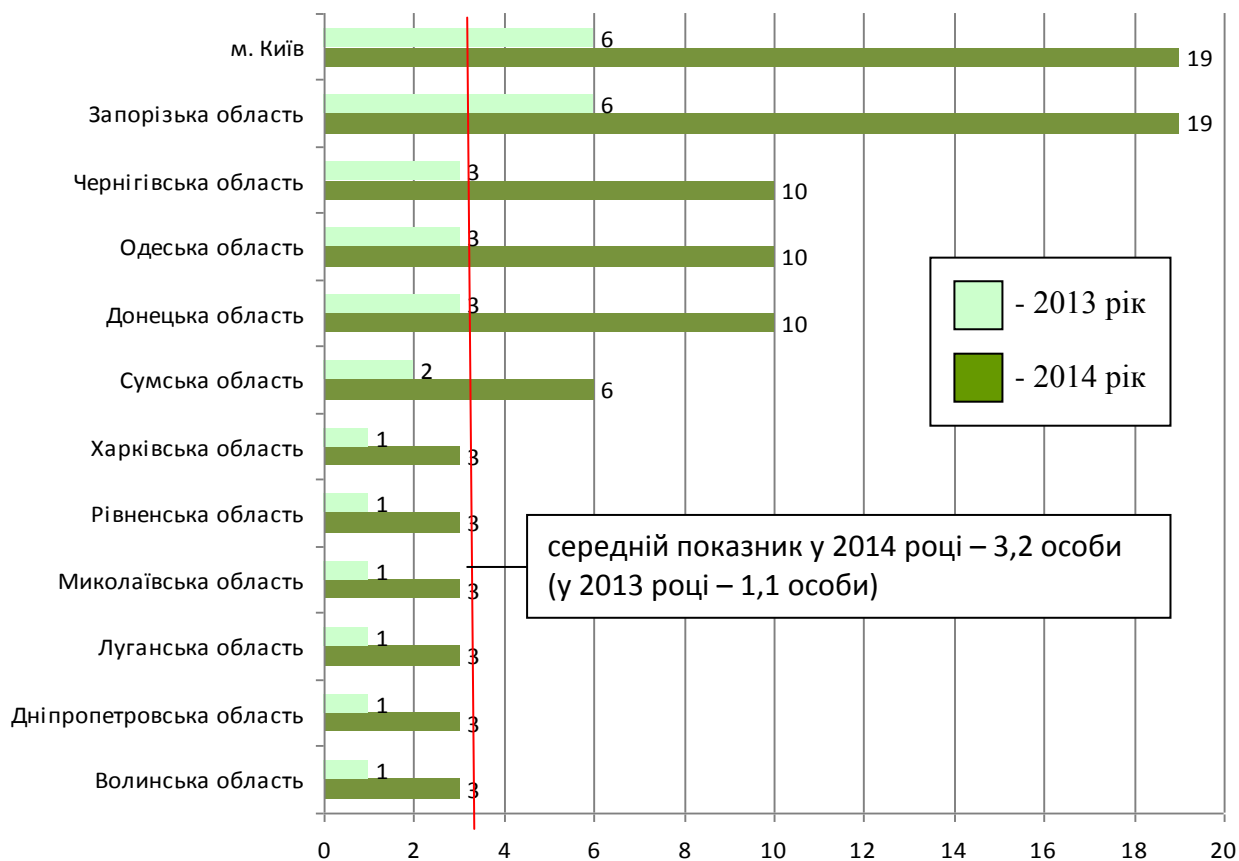


Рис. 78. Кількість травмованих у ДТП у 2013 та 2014 роках за регіонами (областями)

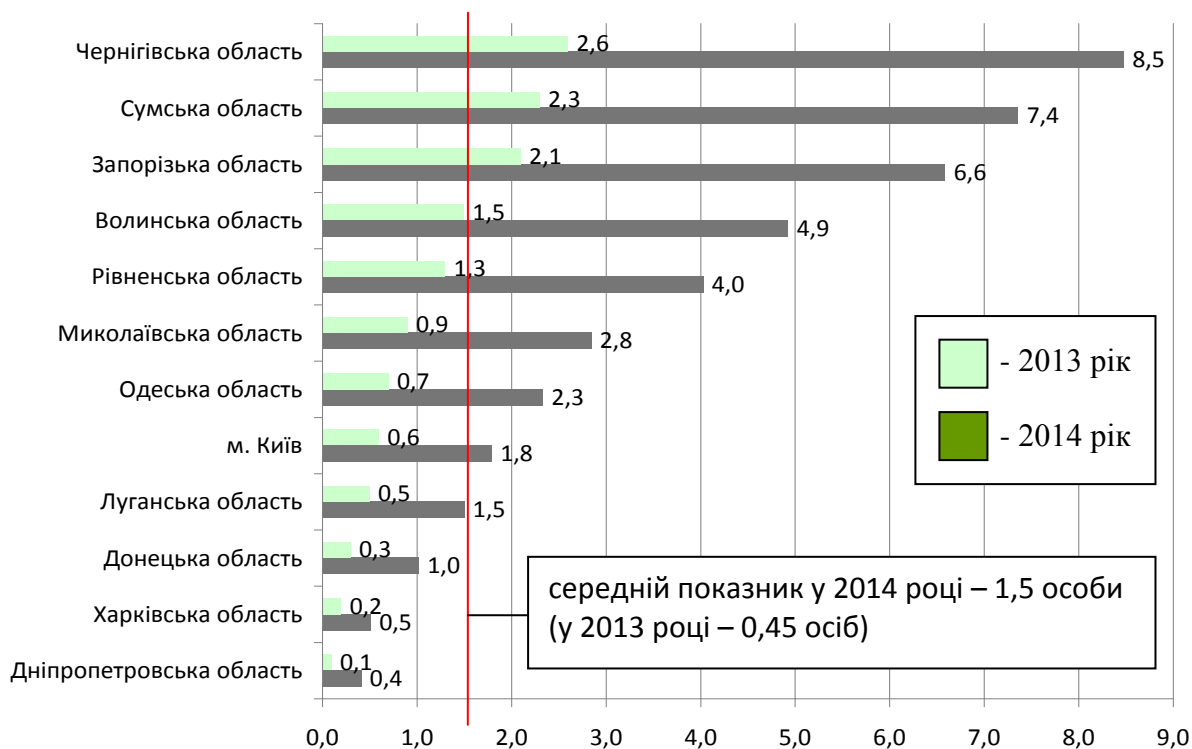


Рис. 79. Кількість травмованих у ДТП у 2013 та 2014 роках на 100 одиниць рухомого складу МЕТ за регіонами (областями)

2.5. Автомобільний транспорт

2.5.1. Автомобільний транспорт загального користування¹

Згідно з статистичними даними за 12 місяців 2014 року на автошляхах України сталося 3689² ДТП за участю ліцензованого автомобільного транспорту, в яких 258² осіб загинули та 2149² отримали травми.

З них з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту за вказаний період сталося 1878² ДТП, в яких 60² осіб загинули, а 887² отримали травми різного ступеня тяжкості.

За аналогічний період 2013 року на автодорогах України з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту було допущено 2016/1799² ДТП, в яких 55/49² осіб загинули та 916/856² отримали травми.

Тобто, рівень аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті за 2014 рік порівняно з 2013 роком за абсолютними показниками становить -6,9 %/+4,3 %² щодо кількості ДТП; +9,1 %/+22,4%² щодо кількості загиблих та -3,2 %/+3,6%² щодо кількості травмованих осіб.

Аналіз ДТП за 12 місяців 2014 року (тут і далі у цьому розділі – з урахуванням *примітки*²) у порівнянні з аналогічним періодом 2013 року за видами транспортних засобів засвідчив наступне:

- з вини водіїв автобусів сталося на 3,4 % більше випадків ДТП (1811 ДТП у 2014 році проти 1752 ДТП у 2013 році), у яких на 31,8 % більше загинуло осіб (58 осіб проти 44) та на 3,7 % більше осіб отримали травми (861 особа проти 830);

- з вини водіїв вантажних автомобілів під час перевезення небезпечних вантажів сталося на 52,4 % менше випадків ДТП (10 ДТП у 2014 році проти 21 ДТП у 2013 році), у яких на 66,7 % менше загинуло осіб (1 особа проти 3) та на 100 % більше осіб отримали травми (6 осіб проти 3);

- з вини водіїв легкових автомобілів-таксі сталося на 119 % більше випадків ДТП (57 ДТП у 2014 році проти 26 ДТП у 2013 році), у яких на 50 % менше загинуло осіб (1 особа проти 2) та на 13 % менше осіб отримали травми (20 осіб проти 23).



Фото 27, 28. ДТП, яке сталося 11.06.2014 у м. Хмельницькому, за участю автобуса ПАЗ-3205 СПГ (2 особи загинули, 33 особи травмовано)

Примітки: ¹ – у цьому підрозділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали з урахуванням аналізу аварійності на ліцензованому автомобільному транспорті за 2014 рік, підготовленого фахівцями Укртрансінспекції
² – без урахування показників аварійності по АР Крим та м. Севастополь.



Фото 29, 30. ДТП, яке сталося 16.10.2014 у м. Кривий Ріг, за участю двох автобусів Mercedes-Benz Sprinter (1 особа загинула, 14 осіб травмовано)



Фото 31, 32. ДТП, яке сталося 18.11.2014 у Полтавській області, за участі автобуса БАЗ А079.23 (2 особи загинули, 10 осіб травмовано)

Розподіл дорожньо-транспортних пригод за територіальною ознакою

Аналіз ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що:

- у 2014 році найбільшу кількість ДТП допущено з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з м. Києва (540 ДТП), Львівської області (249 ДТП), Донецької області (210 ДТП) та Запорізької області (116 ДТП);
- у 2014 році у порівнянні з 2013 роком допущено збільшення кількості ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з м. Києва (з 220 ДТП до 540), Запорізької (з 68 ДТП до 116), Львівської (з 206 ДТП до 249), Тернопільської (з 22 ДТП до 66), Дніпропетровської (з 35 ДТП до 38), Житомирської (з 39 ДТП до 50), Миколаївської (з 50 ДТП до 61) та Харківської (з 82 ДТП до 93) областей;
- найбільші питомі показники щодо кількості ДТП на 1000 ліцензованих автотранспортних засобів у Львівській (42,4 ДТП на 1000 ТЗ) області, м. Києві (55,4), Запорізькій (25,9), Тернопільській (24,1), Донецькій (22,2), Чернігівській (31,5) та Харківській (26,9) та Миколаївській (23,1) областях.

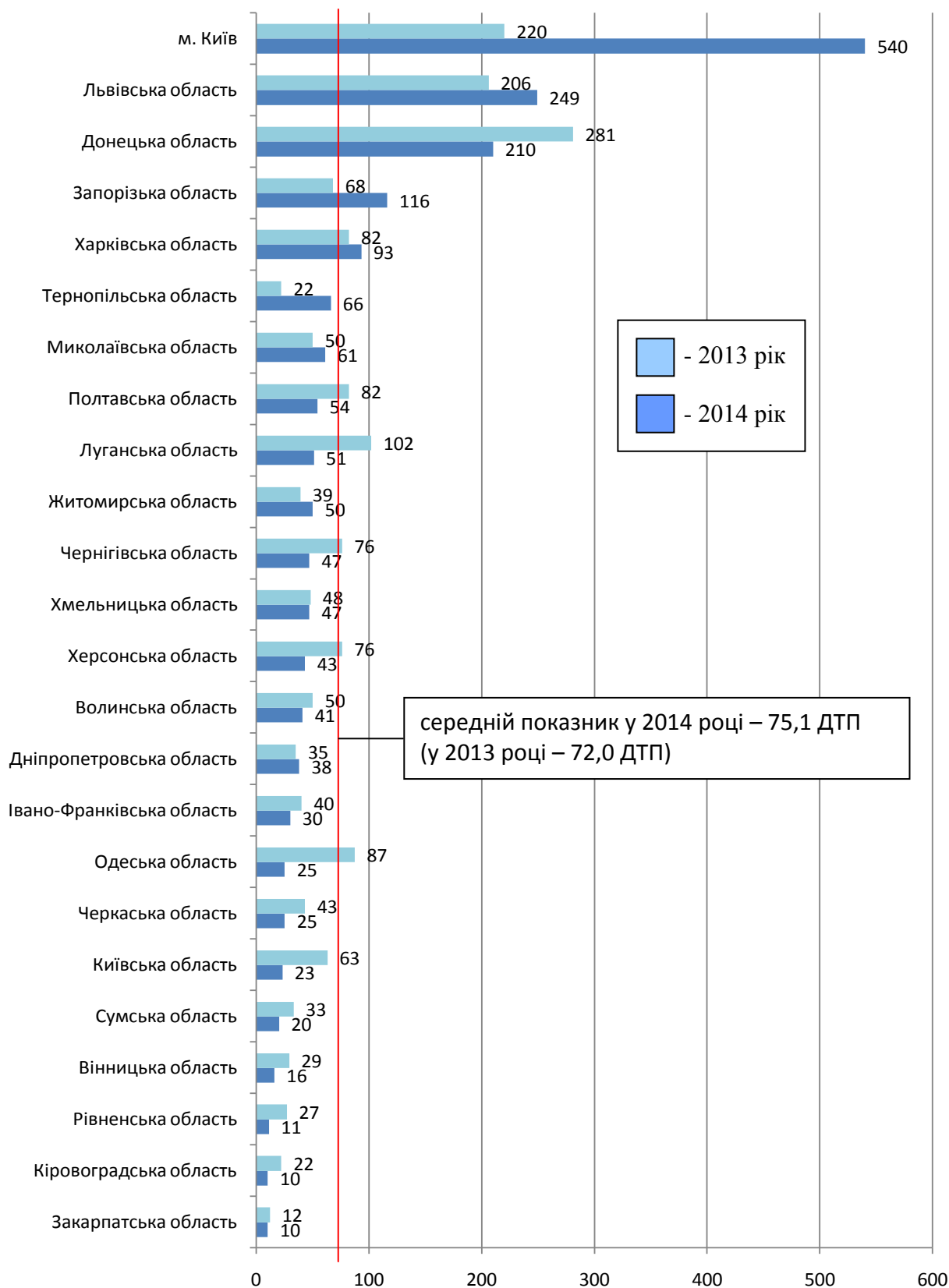


Рис. 80. Кількість ДТП у 2013 та 2014 роках за регіонами (областями)

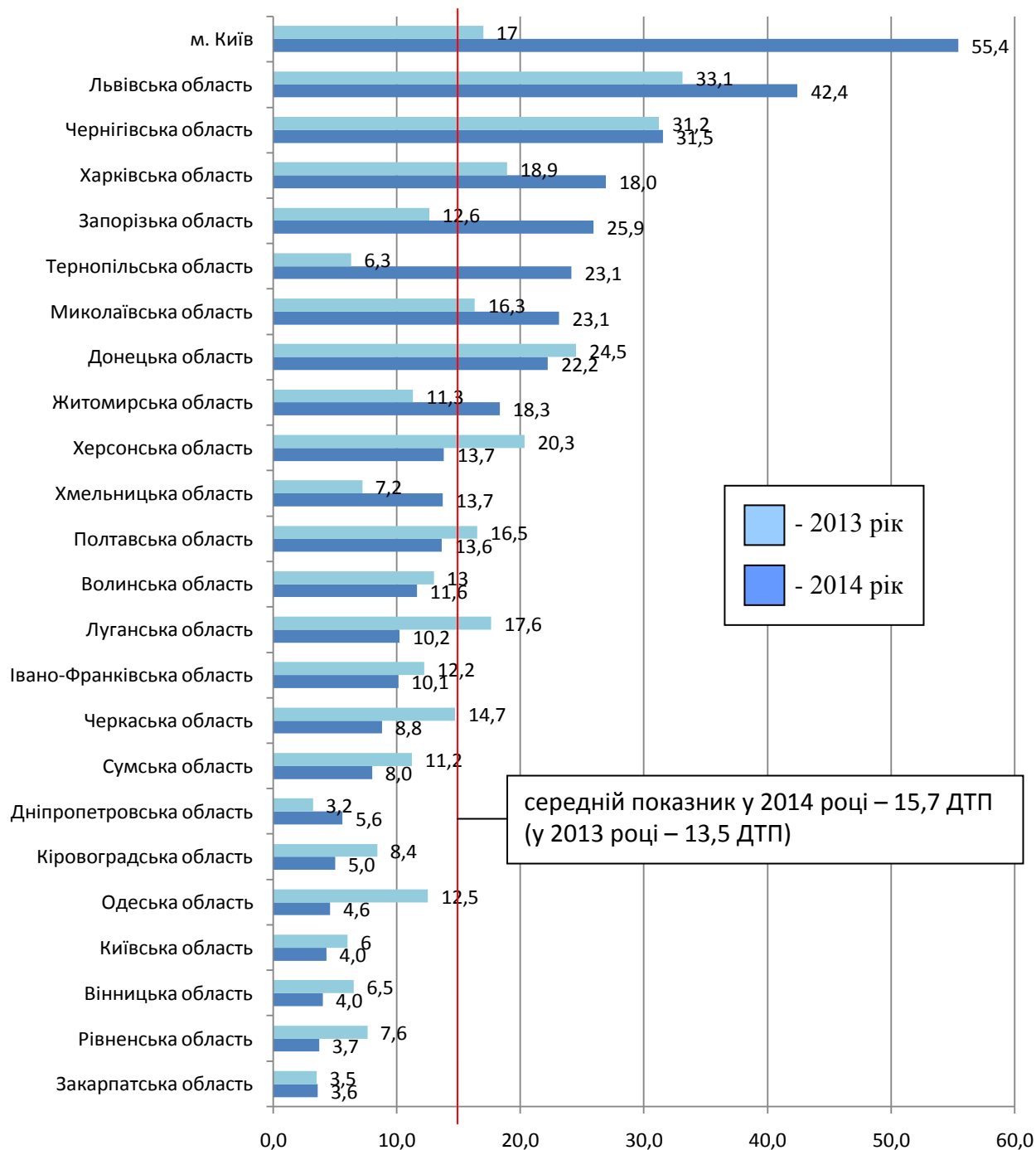


Рис. 81. Кількість ДТП у 2013 та 2014 роках на 1000 ліцензованих транспортних засобів за регіонами (областями)

Аналіз щодо загиблих у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що:

- у 2014 році найбільша кількість загиблих у ДТП допущено з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з Сумської (12 осіб), Донецької (8 осіб), Львівської (6 осіб), Одеської (5 осіб) та Полтавської (4 особи) областей;

- у 2014 році у порівнянні з 2013 роком допущено збільшення кількості загиблих у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з

Сумської областей (з 1 особи до 12), Одеської (з 0 до 5 осіб), Львівської (з 1 до 6 осіб), Донецької (з 4 осіб до 8), Хмельницької (з 1 особи до 3), Луганської (з 0 до 2 осіб), Івано-Франківської (з 0 до 1 особи), Миколаївської (з 2 до 3 осіб) та Чернігівської (з 0 до 1 особи) областей;

- найбільші питомі показники щодо кількості загиблих у ДТП на 1000 ліцензованих автотранспортних засобів у Сумській (4,8 загиблих на 1000 ТЗ), Миколаївській (1,1), Тернопільській (1,1), Львівській (1,0) та Полтавській (1,0) областях.

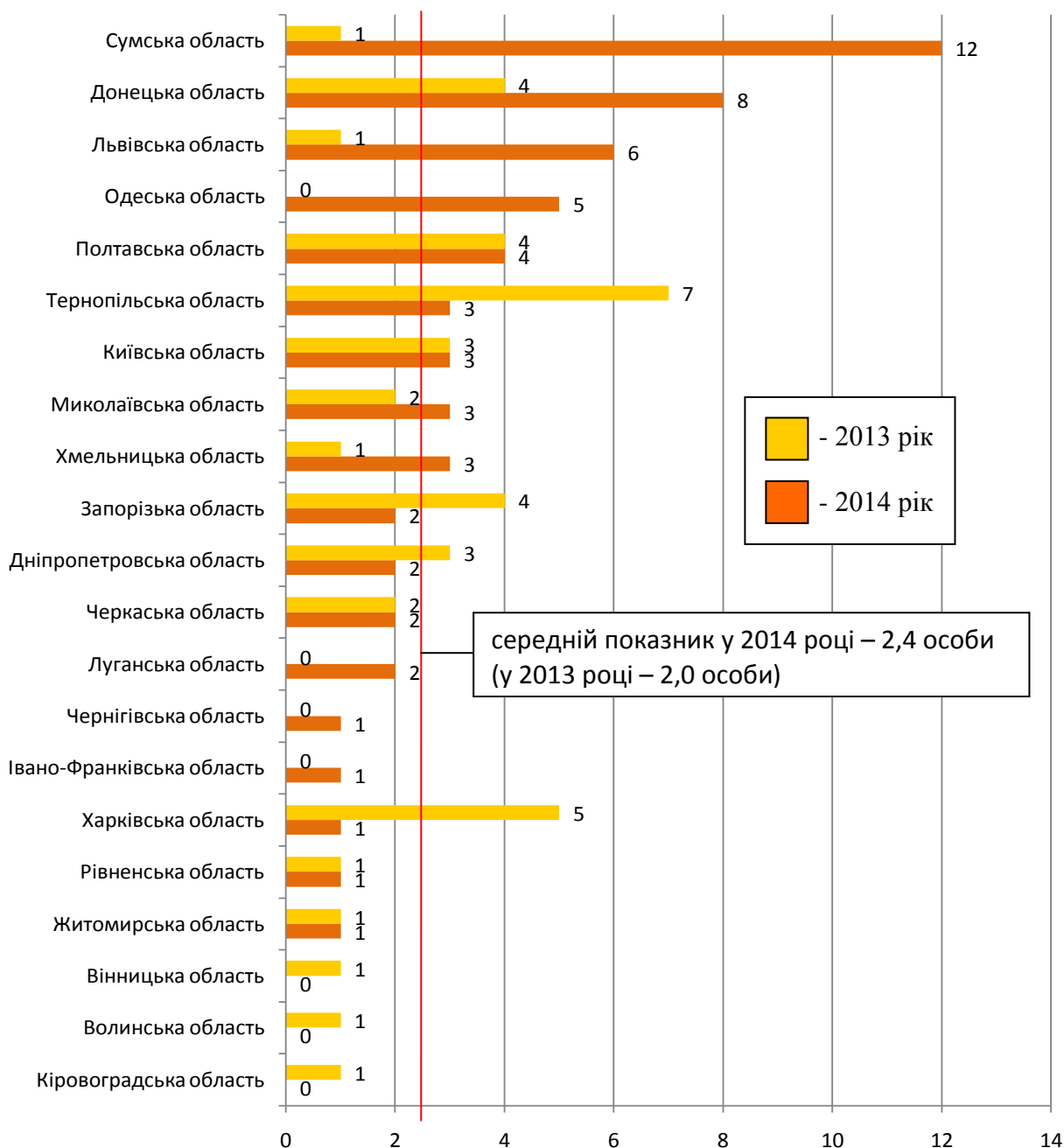


Рис. 82. Кількість загиблих у ДТП у 2013 та 2014 роках за регіонами (областями)

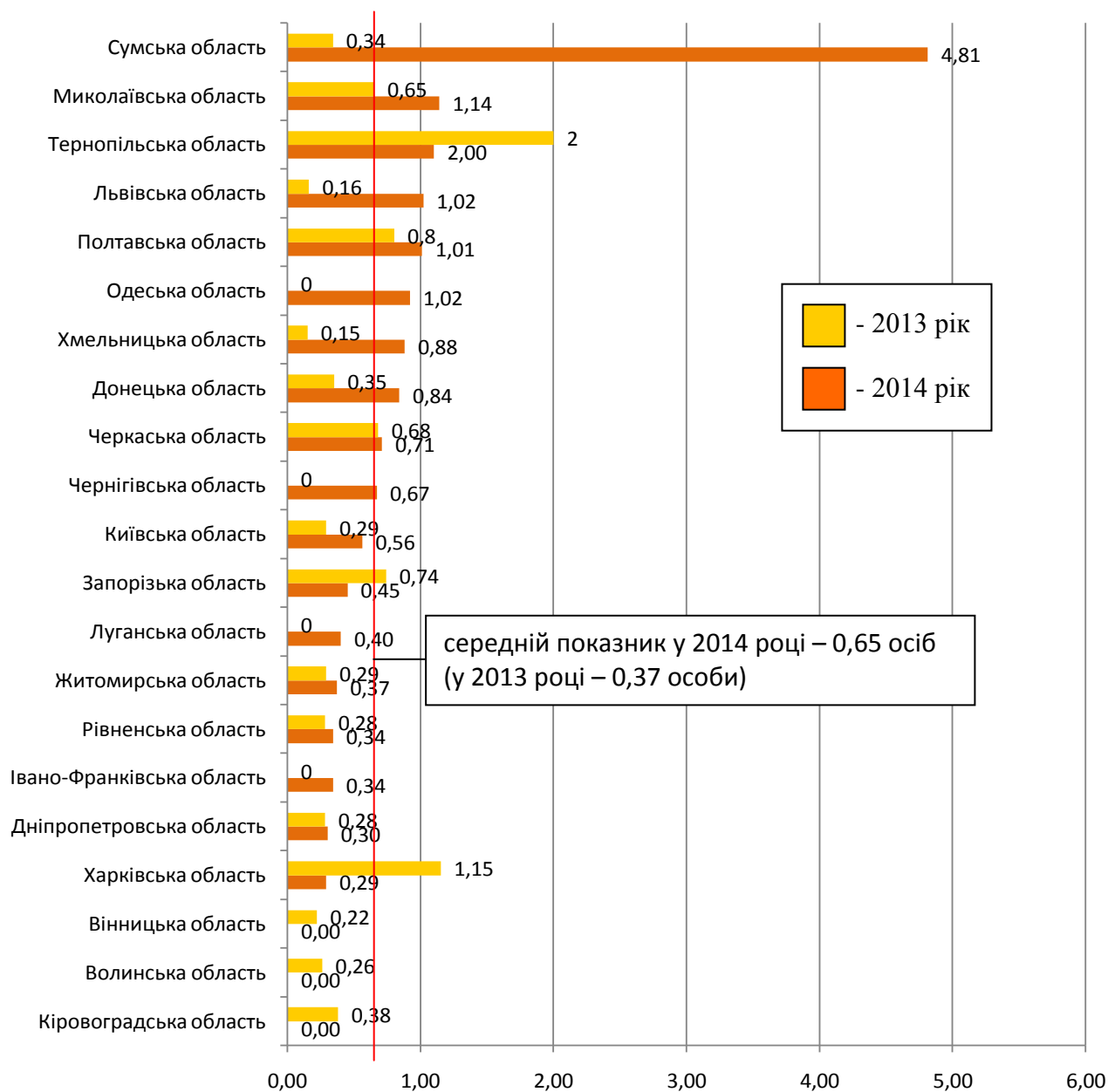


Рис. 83. Кількість загиблих у ДТП у 2013 та 2014 роках на 1000 ліцензованих транспортних засобів за регіонами (областями)

Аналіз щодо травмованих у ДТП за територіальною ознакою засвідчив, що:

- у 2014 році найбільшу кількість травмованих у ДТП допущено з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з Донецької (171 особа), Київської (63 особи), Луганської (67 осіб), Львівської (59 осіб), Полтавської (55 осіб), Одеської (51 особа), Харківської (49 осіб) областей та м. Києва (46 осіб);
- у 2014 році у порівнянні з 2013 роком допущено збільшення кількості травмованих у ДТП з вини водіїв ліцензованого автомобільного транспорту з Донецької (з 121 особи до 171), Хмельницької (з 5 осіб до 38), Чернігівської (з 18 осіб до 26), Житомирської (з 12 осіб до 25), Київської (з 41 особи до 63), м. Києва (з 28 осіб до 46), Одеської (з 37 осіб до 51), Полтавської (з 47 осіб до 55),

Сумської (з 15 осіб до 22), Івано-Франківської (з 3 осіб до 7), Вінницької (з 3 осіб до 7) та Харківської (з 47 осіб до 49) областей;

- найбільші питомі показники щодо кількості травмованих у ДТП на 1000 ліцензованих автотранспортних засобів у Донецькій (18 травмованих на 1000 ТЗ), Чернігівській (17,4) Харківській (14,2), Полтавській (13,9), Луганській (13,5), Тернопільській (12,1), Київській (11,7) та Хмельницькій (11,1) областях.

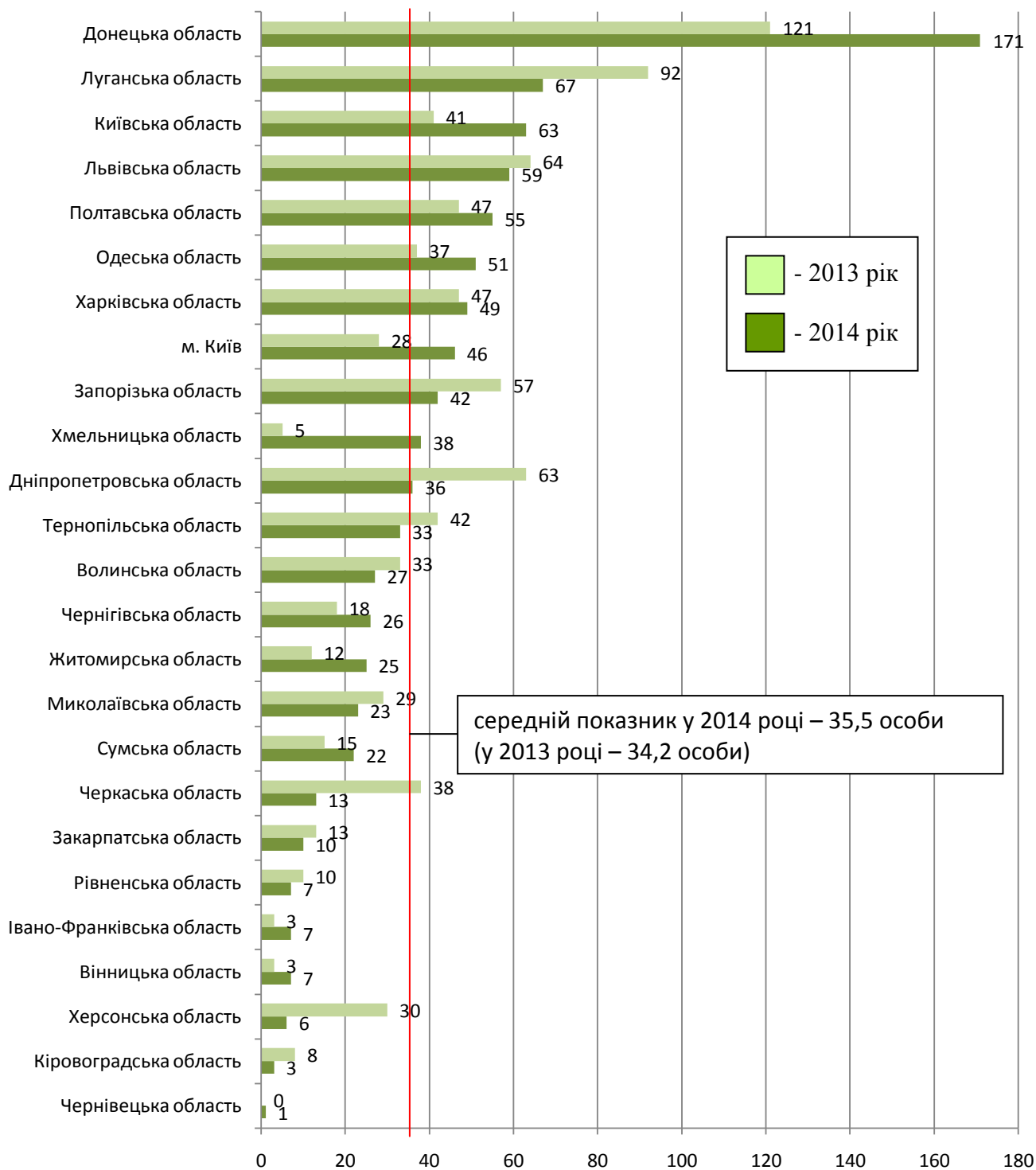


Рис. 84. Кількість травмованих у ДТП у 2013 та 2014 роках за регіонами (областями)

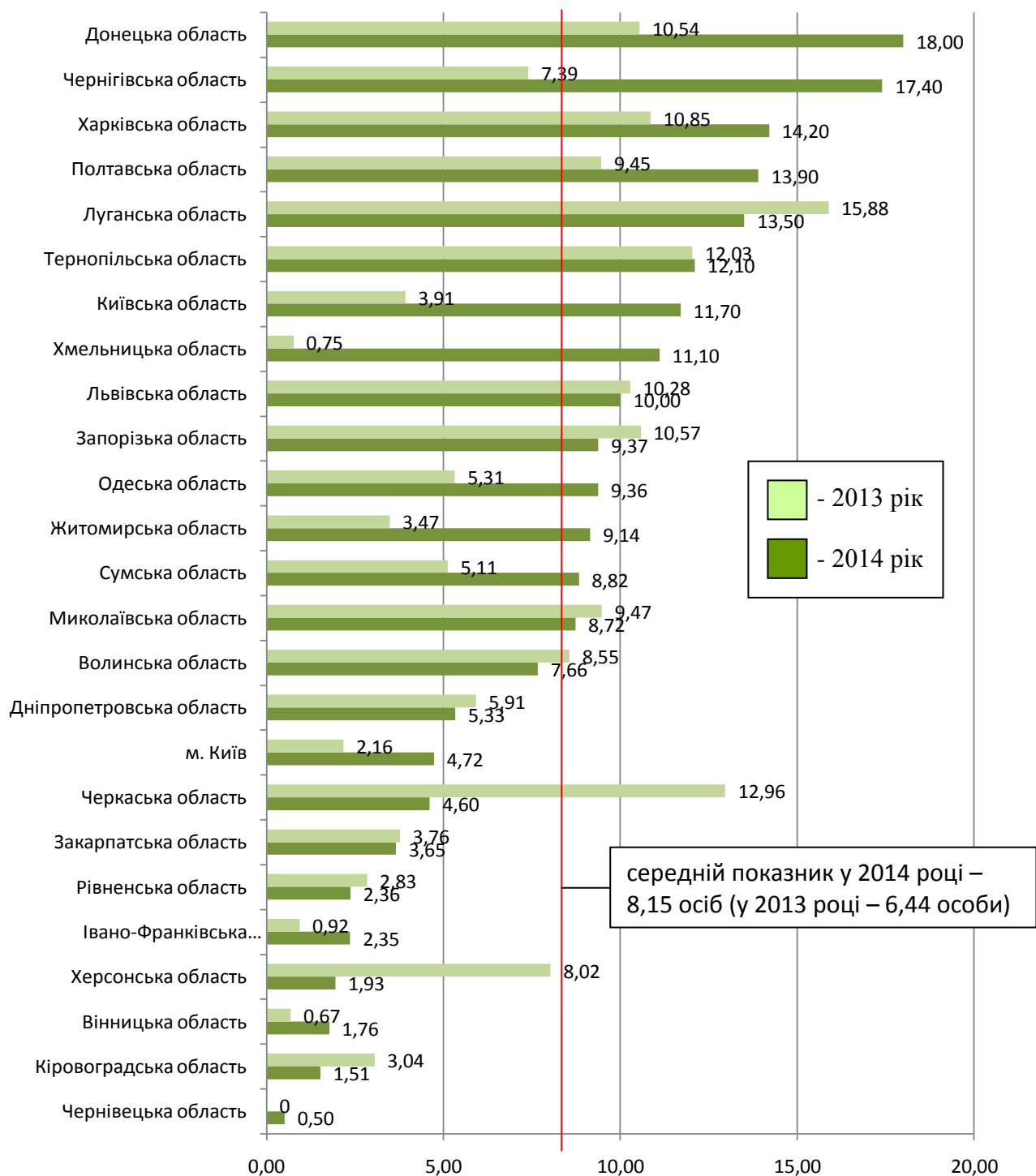


Рис. 85. Кількість травмованих у ДТП у 2013 та 2014 роках на 1000 ліцензованих транспортних засобів за регіонами (областями)

Причини вчинення дорожньо-транспортних пригод

Аналіз ДТП за 2014 рік щодо причин їх виникнення засвідчив, що:
 - 1040 випадків ДТП (або 55,41 % від загальної їх кількості) сталося з причини порушення правил маневрування;

- 365 випадків ДТП (або 19,47 %) сталося з причини порушення водіями правил проїзду перехресть;
- 256 випадків ДТП (або 13,65 %) сталося з причини перевищення швидкості руху;
- 196 випадків ДТП (або 10,45 %) сталося з причини виїзду ліцензованого автомобільного транспорту на смугу зустрічного руху;
- 17 випадків ДТП (або 0,91 %) сталося з причини несправності ліцензованого транспортного засобу;
- 3 випадки ДТП (або 0,16 %) сталося з причини керування ліцензованим автомобільним транспортом водіями у нетверезому стані;
- 1 випадок ДТП (або 0,05 %) сталося з причини порушення водієм автобуса правил проїзду залізничних переїздів.

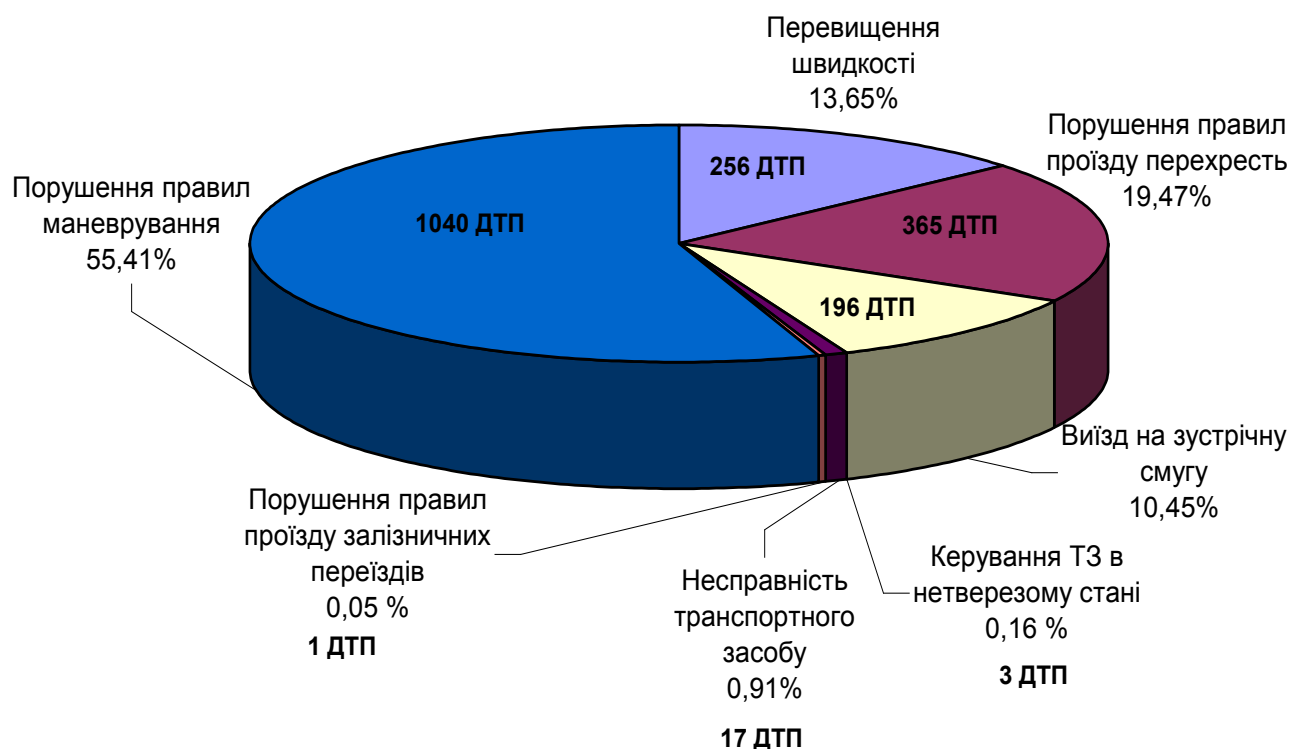


Рис. 86. Класифікація ДТП за 2014 рік за причинами їх виникнення

Учасники дорожньо-транспортних пригод

- Аналіз ДТП за 2014 рік щодо їх учасників свідчить про наступне:
- 760 випадків ДТП (або 40,43 % від загальної їх кількості) становлять зіткнення автобуса і легкового автомобіля;
 - водії ліцензованих автобусів у 673 випадках (або 35,82 %) є винуватцями ДТП, пов'язаних з наїздами на пішоходів, веломототранспорт та наїздами на гужовий транспорт, а також зіткненнями з сільськогосподарською технікою;
 - 205 випадків ДТП (або 10,92 %) становлять зіткнення двох автобусів;
 - у 175 випадках ДТП (або 9,16 %) відбулося зіткнення автобуса та вантажного автомобіля;

- у 33 випадках ДТП (або 1,7 %) відбулося зіткнення легкового автомобіля і автомобіля таксі;
- 22 випадки ДТП (або 1,17 %) становлять зіткнення легкового автомобіля-таксі з іншими ТЗ;
- у 10 випадках (або 0,53 %) відбулося зіткнення вантажного автомобіля (небезпечний вантаж) з іншими транспортними засобами.

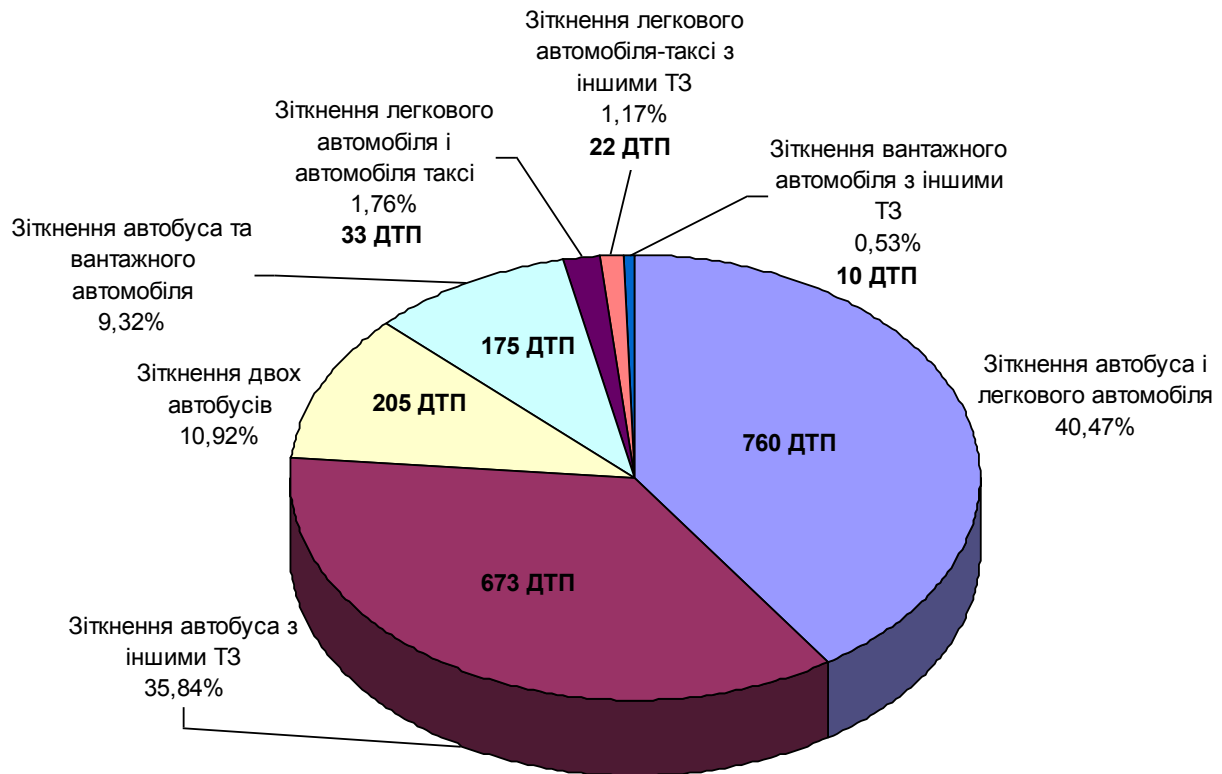


Рис. 87. Класифікація ДТП за 2014 рік за їх учасниками

Маршрути слідування автотранспорту,
на яких стались дорожньо-транспортні пригоди

Аналіз ДТП за 2014 рік, які скоєні на маршрутах руху автотранспорту, засвідчив, що більшість усіх ДТП мала місце на міських маршрутах, де сталося 1479 ДТП (або 78,75 % від загальної їх кількості);

- 252 випадки ДТП (або 13,42 %) сталися на внутрішньо-обласних маршрутах;

- 141 випадок ДТП (або 7,51 %) скоїли водії, які здійснювали перевезення на міжобласному маршруті.

У міжнародному сполученні протягом зазначеного періоду сталося 6 ДТП (або 0,32 %).

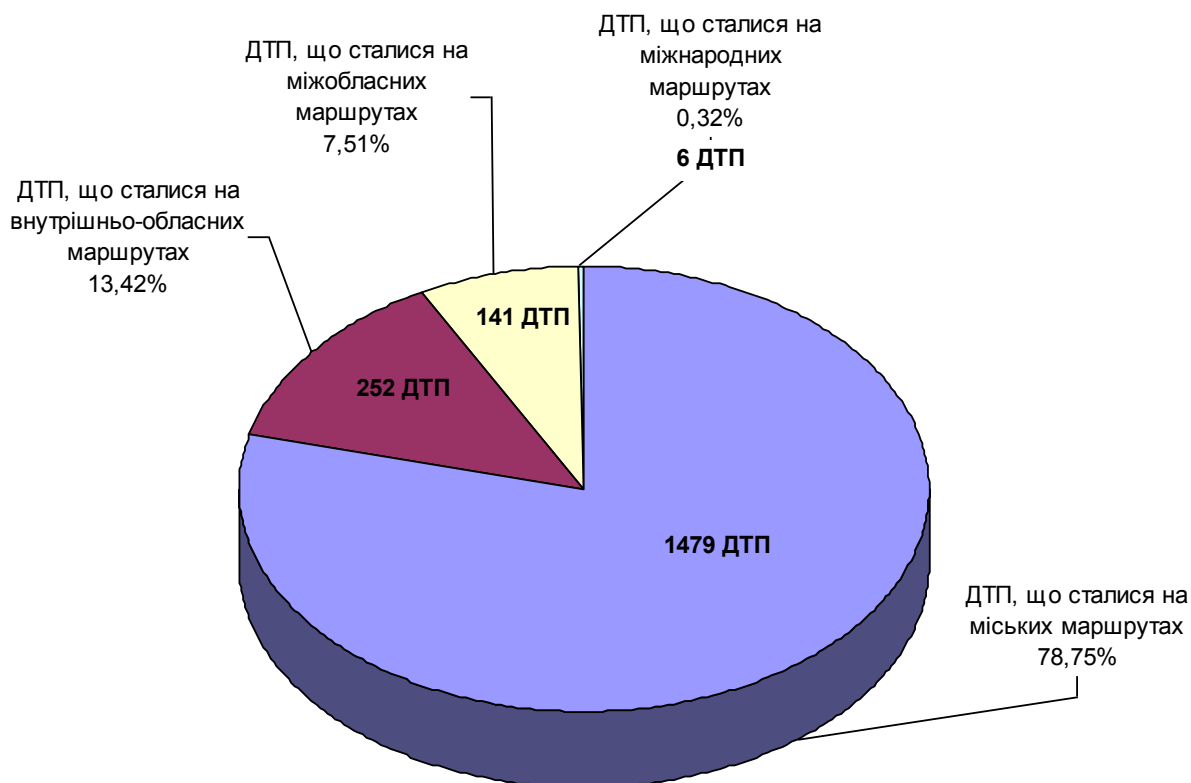


Рис. 88. Класифікація ДТП за 2014 рік за маршрутами руху транспортних засобів

Перевізники, що допустили дорожньо-транспортні пригоди

Аналіз аварійності проведений за кількістю транспортних засобів, які використовують у своїй господарській діяльності автомобільні перевізники, і кількістю допущених ДТП за 2014 рік показав, що:

- 1059 ДТП (або 56,4 % від загальної їх кількості) допустили водії транспортних засобів автомобільних перевізників, які використовують у своїй господарській діяльності 50 і більше транспортних засобів;

- 439 ДТП (або 23,4 %) сталося з вини водіїв транспортних засобів автомобільних перевізників, які використовують у своїй господарській діяльності від 10 до 50 транспортних засобів;

- 380 ДТП (або 20,2 %) сталися з вини водіїв транспортних засобів автомобільних перевізників, у яких зареєстровано до 10 транспортних засобів.

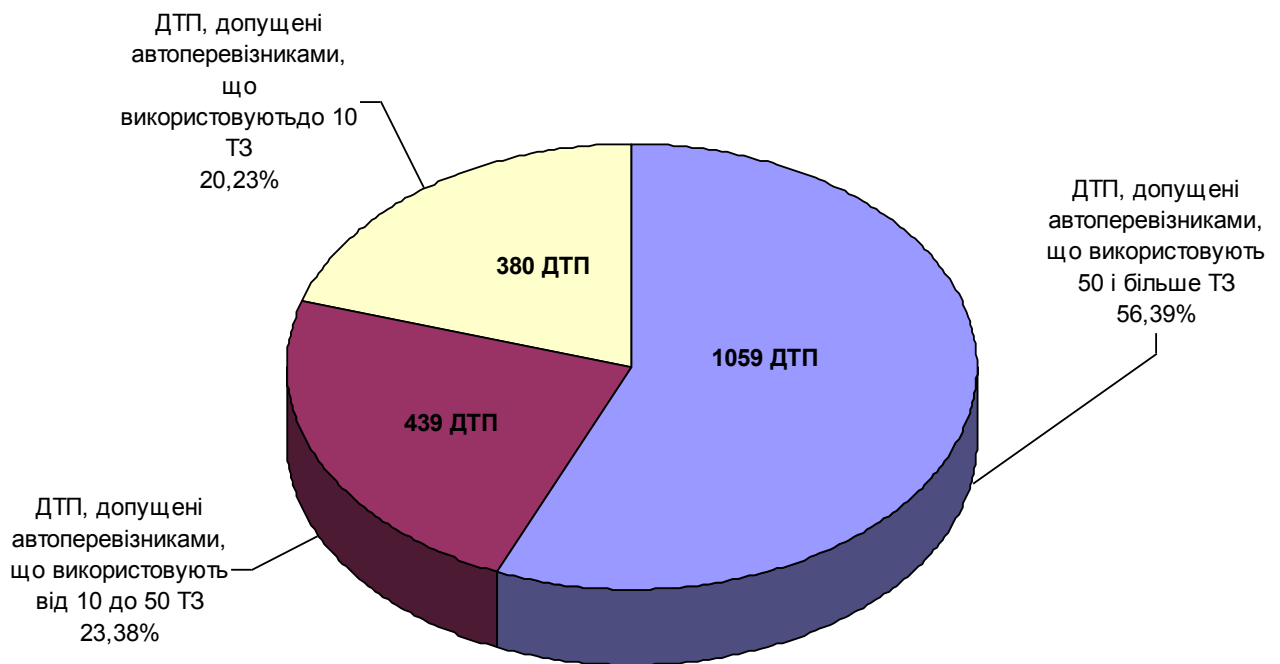


Рис. 89. Класифікація ДТП за 2014 рік за кількістю транспортних засобів

Види дорожньо-транспортних пригод

Аналіз аварійності за видами ДТП за 2014 рік засвідчив, що найбільша кількість ДТП – 632 випадки (або 33,65 % від загальної їх кількості) становлять зіткнення транспортних засобів, що рухалися у попутному напрямку;

- у 336 випадках ДТП (або 17,89 %) зафіксовані бокові зіткнення в результаті недотримання безпечного інтервалу руху;
- в 299 випадках ДТП (або 15,92 %) зафіксовано зіткнення з автотранспортним засобом, який раптово зупинився;
- в 174 випадках ДТП (або 9,49 %) зафіксовані зустрічні зіткнення;
- у 157 випадках ДТП (або 8,36 %) відбулися наїзди на транспортний засіб, який не рухався;
- результатом 93 ДТП (або 4,95 %) стали наїзди на огорожі, бордюри, дерева та інші нерухомі предмети;
- 87 випадків ДТП (або 4,63 %) становлять наїзди транспортними засобами або його частинами на пішоходів;
- в 46 випадку ДТП (або 2,45 %) зафіксований наїзд на веломототранспорт та інше;
- 27 випадків ДТП (або 1,44 %) становлять перекидання автотранспортних засобів;
- 22 випадках ДТП (або 1,17 %) становлять наїзди на тварин інше.

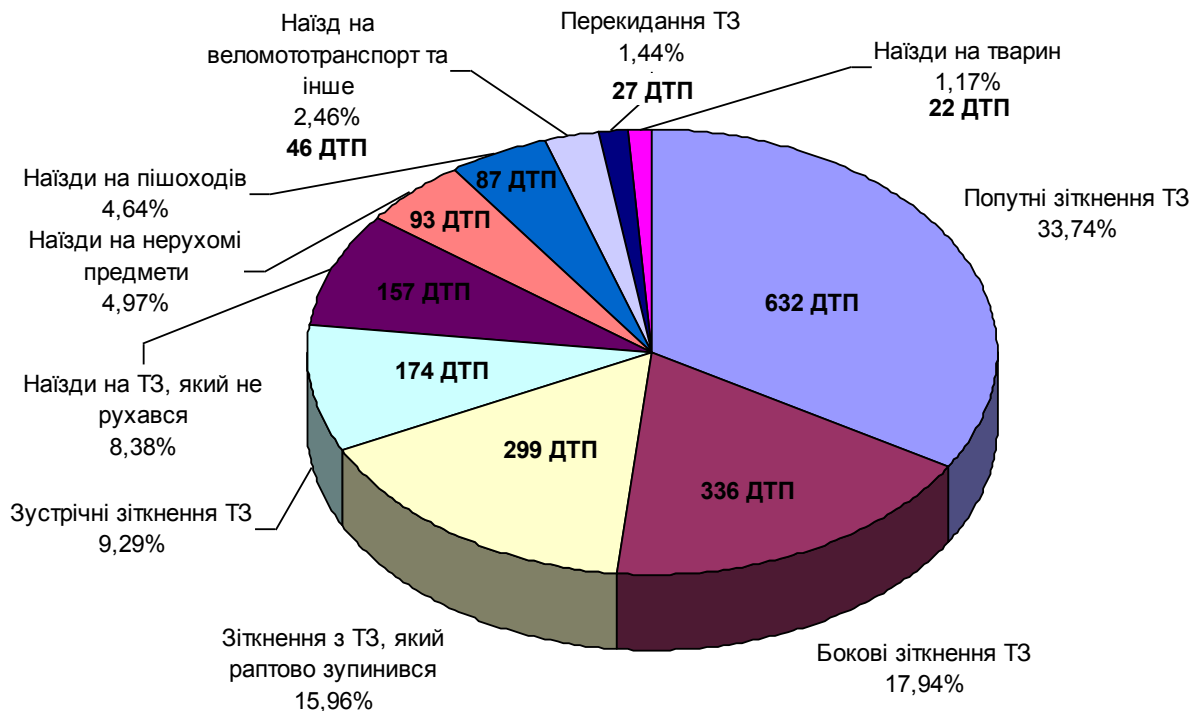


Рис. 90. Класифікація ДТП за 2014 рік за їх видами

Наслідки дорожньо-транспортних пригод

За результатами проведеного аналізу аварійності за 2014 рік встановлено, що 1516 випадків ДТП (або 80,71 % від загальної їх кількості) складають дорожньо-транспортні пригоди без постраждалих осіб, при яких лише механічне пошкодження транспортних засобів;

- у 301 випадку ДТП (або 16,04 %) було травмовано від 1 до 5 осіб;

- 60 випадків ДТП (або 3,2 %) складають дорожньо-транспортні пригоди, під час яких загинуло від 1 до 5 осіб або травмовано 5 і більше осіб;

ДТП з найтяжчими наслідками мало місце у Сумській області 04.02.2014, внаслідок якого 12 осіб загинули, а 6 осіб отримали травми.



Фото 33, 34. ДТП, яке сталося 04.02.2014 у Сумській обл. на переїзді без чергового 23 км перегону Амбари – Вири Південної залізниці, де дизель-поїздом № 843 сполученням Харків – Ворожба збито автобус Рута-20 СПГ (12 осіб загинуло, 6 осіб травмовано)

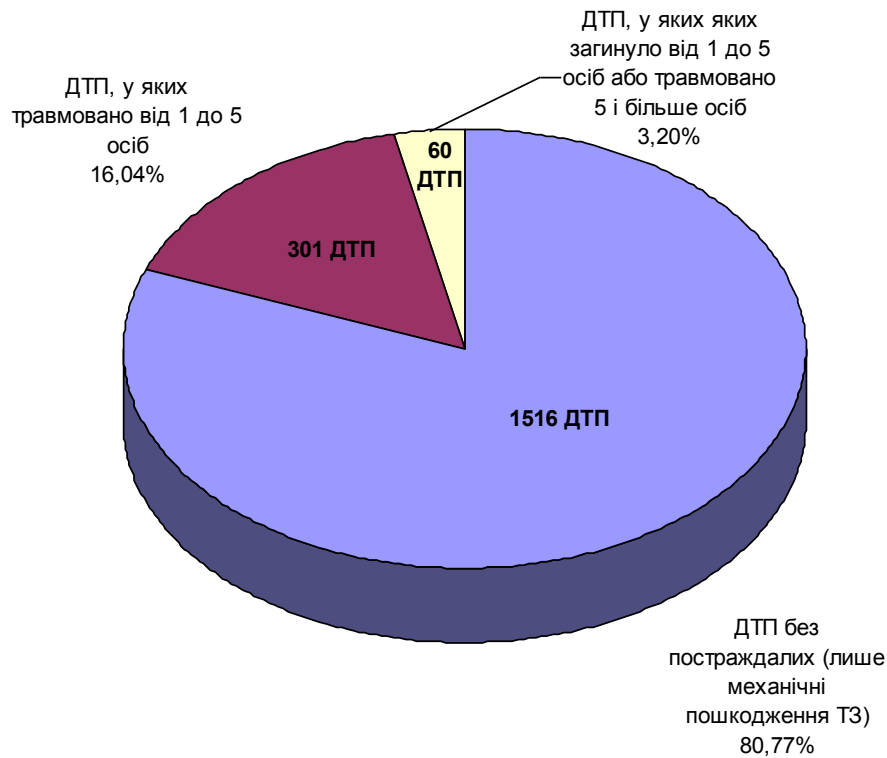


Рис. 91. Класифікація ДТП за 2014 рік за їх наслідками

Час доби, коли сталась дорожньо-транспортна пригода

Залежно від часу доби, найбільша кількість ДТП настає з 10 год. до 17 год., а саме в цей проміжок часу було зафіксовано 906 випадків ДТП (або 48,24 %).

ДТП, які настали з 06 год. до 10 год. та з 17 год. до 22 год., складають відповідно 451 та 441 випадків (або 24,02 % та 23,48 %, відповідно).

80 випадків ДТП (або 4,26 % від загальної їх кількості) зафіксовано в нічний час з 22 год. вечора до 06 год. ранку.

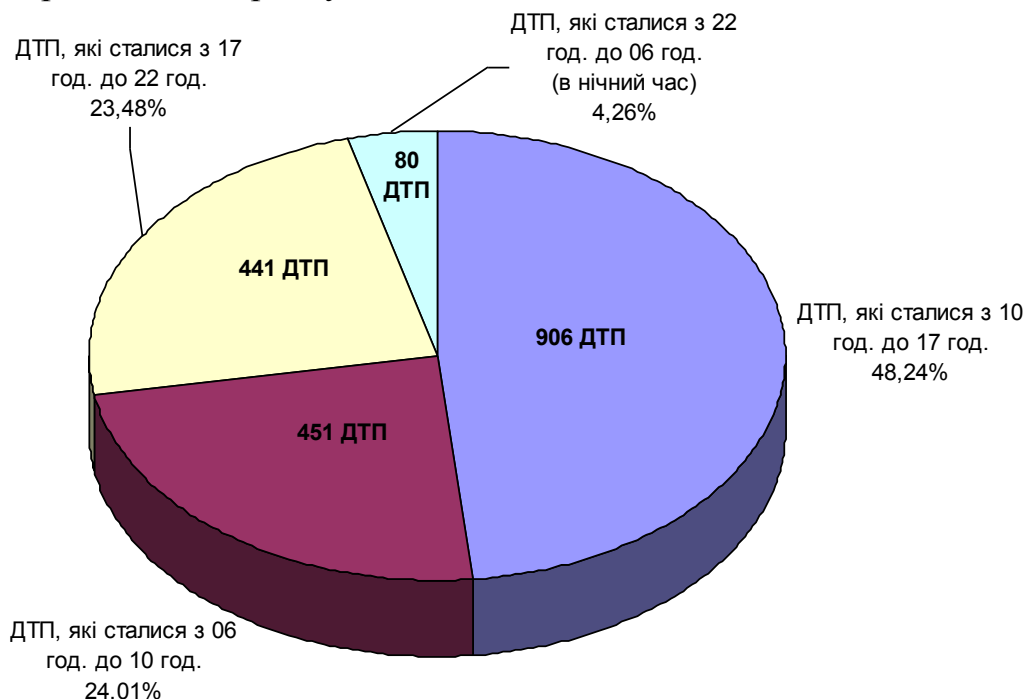


Рис. 92. Класифікація ДТП за 2014 рік залежно від часу їх скоєння

Вік водіїв, які допустили дорожньо-транспортні пригоди

Аналіз аварійності за 2014 рік, проведений за віком водіїв, які скоїли ДТП, засвідчив, що найбільше ДТП допускають водії віком від 35 до 50 років, ними допущено 781 ДТП (або 41,59 % від загальної їх кількості).

Водії віком від 21 до 35 років допустили 711 дорожньо-транспортних пригод, що складає 37,86 % від загальної кількості.

Водії старшого віку, а саме ті, яким виповнилось 50 і більше років, допустили ДТП у 374 випадках ДТП, що становить 19,91 %.

Водії віком до 21 року допустили 12 ДТП, що складає 0,64 % від загальної їх кількості.

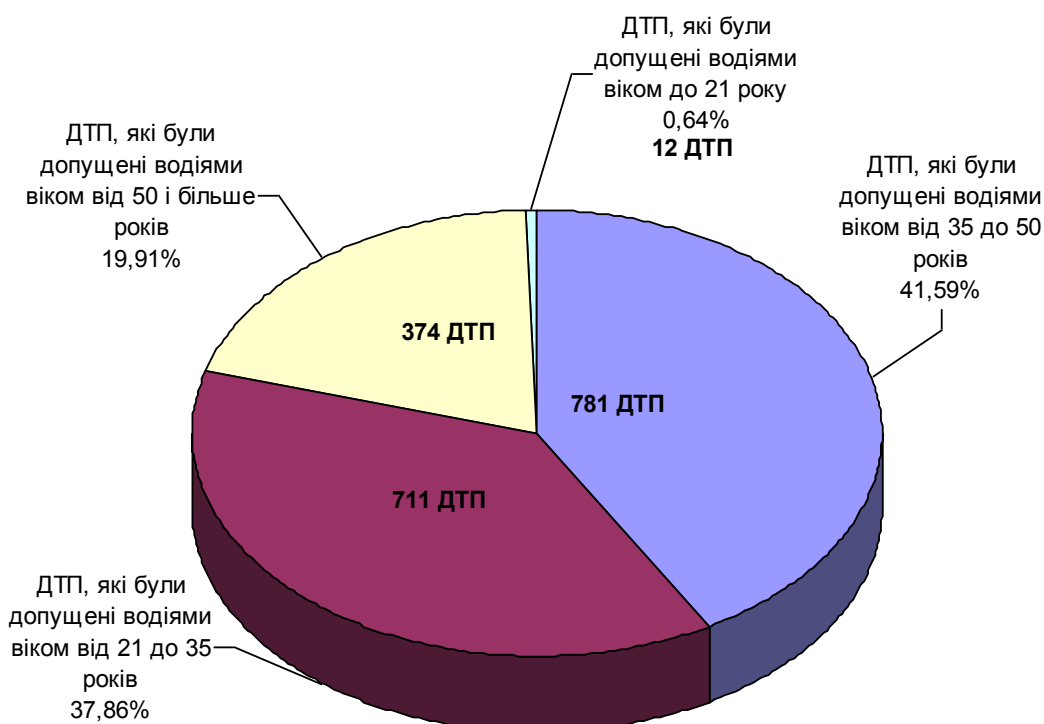


Рис. 93. Класифікація ДТП залежно від віку водіїв транспортних засобів

Час перебування за кермом водіїв, які допустили дорожньо-транспортні пригоди

Аналіз випадків скоєння дорожньо-транспортних пригод за 2014 рік за часом перебування водіїв за кермом автомобіля засвідчив, що водії, які перебували за кермом транспортного засобу від 6 до 12 годин, з усіма передбаченими відпочинками, допустили настання ДТП у 580 випадках, що становить 30,88 % від загальної їх кількості.

Водії, які працювали від 2 до 6 годин безперервно, допустили настання ДТП у 556 випадках (або 29,61 %).

Водії, які працювали від 2 до 6 годин, з усіма передбаченими відпочинками, допустили настання ДТП у 493 випадках, що становить 26,25 %.

Водії, які безперервно працювали до 2-х годин, допустили настання ДТП у 193 випадках, що становить 10,28 % від загальної їх кількості.

Водії, які працювали від 6 до 12 годин безперервно, допустили настання ДТП у 29 випадках (або 1,54 %).

Водії, які працювали більше 12 годин безперервно, допустили настання ДТП у 27 випадках (або 1,44 %).

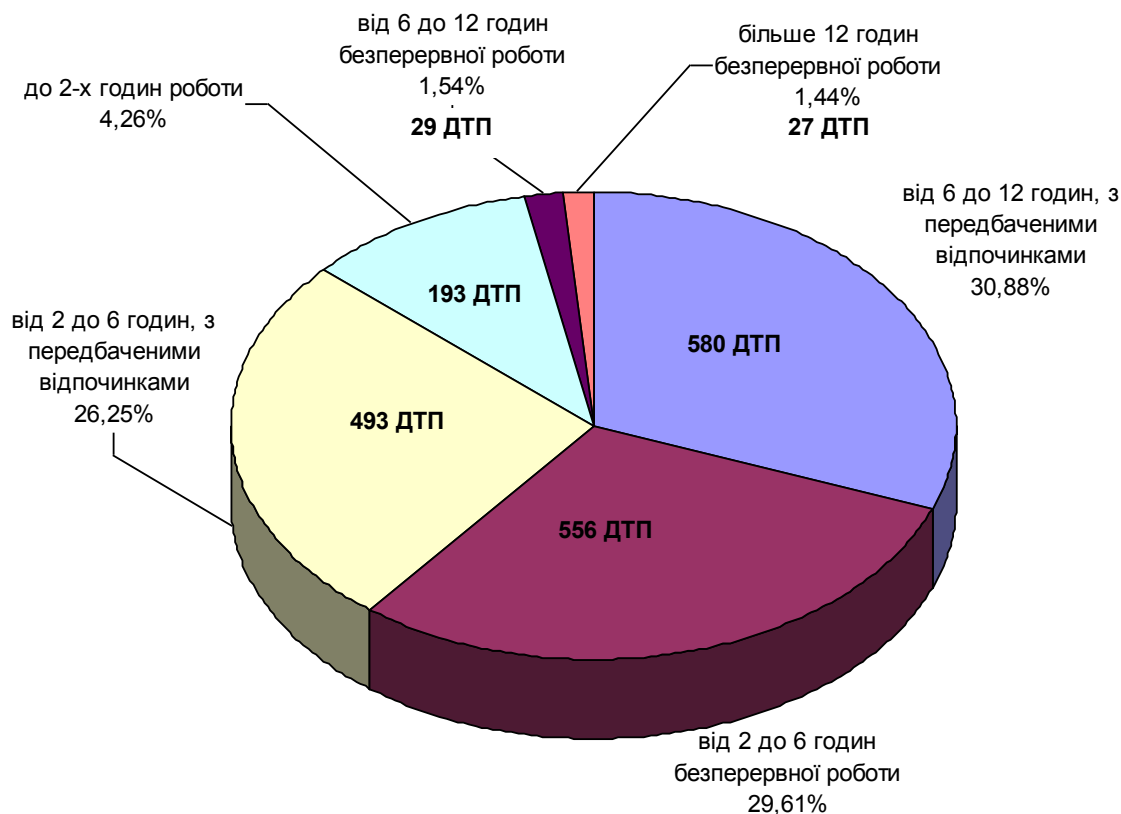


Рис. 94. Класифікація ДТП за 2014 рік залежно від години роботи водія

2.5.2. Відомчий автомобільний транспорт ¹

За участю відомчого автомобільного транспорту підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури, у 2014 році сталося 124 ДТП, що менше на 14,5 % у порівнянні з 2013 роком (145 ДТП). В цих ДТП загинуло 9 осіб (у 2013 році – 8) та травмовано 53 особи (у 2013 році – 46 осіб).

З вини водіїв відомчого автомобільного транспорту за 12 місяців 2014 року допущено 39 ДТП, що менше на 15,2 % в порівнянні з відповідним періодом 2013 року (46 ДТП). В цих ДТП загинула 1 особа (в 2013 році загиблих не було) та травмовано 8 осіб (в 2013 році – 6 осіб).

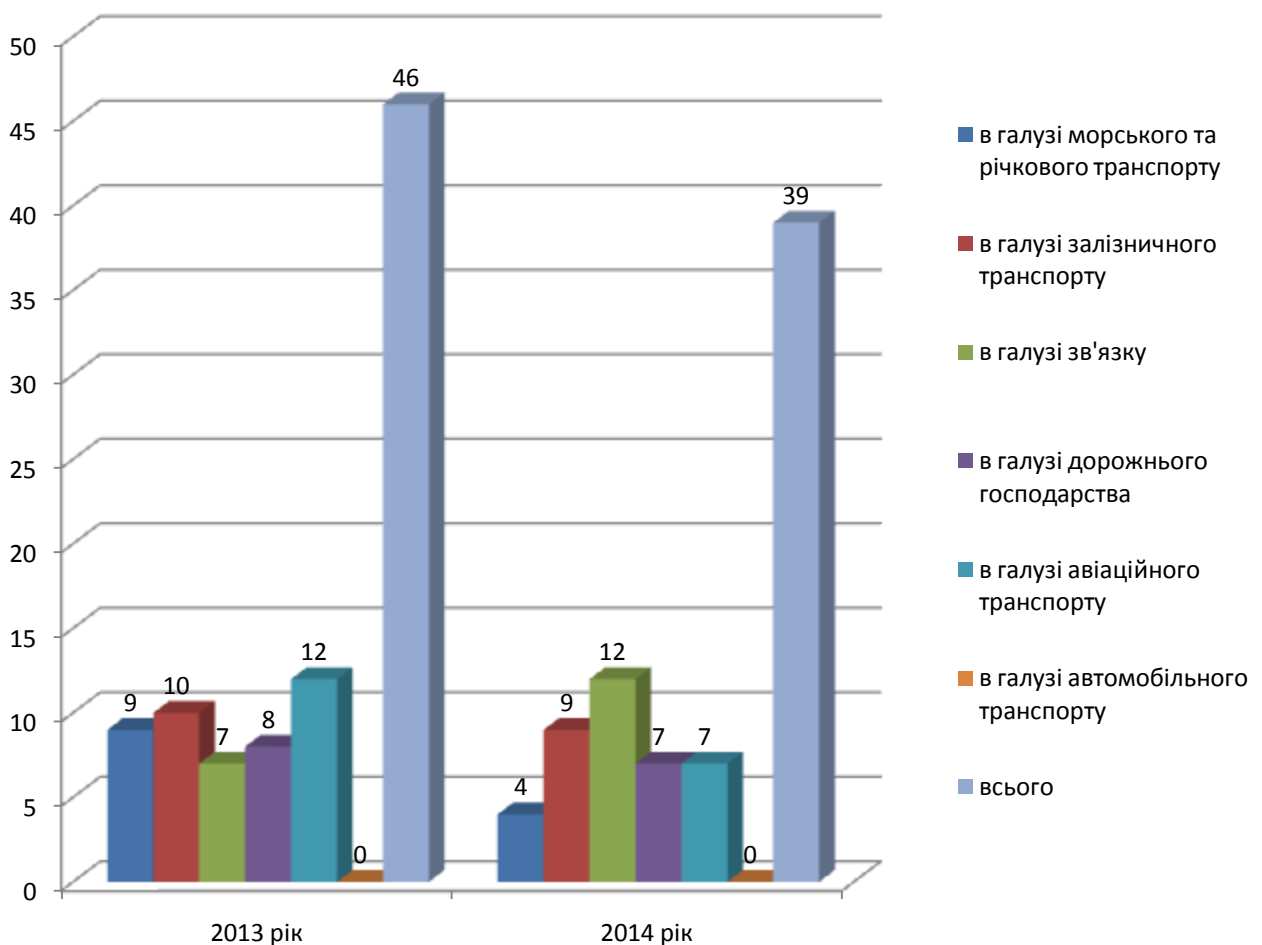


Рис. 95. Дорожньо-транспортні пригоди з вини водіїв відомчого автомобільного транспорту Мінінфраструктури у 2014 році в порівнянні з 2013 роком

Примітка: ¹ – у цьому підрозділі наведено дані та інформаційно-аналітичні матеріали з урахуванням даних та аналізів аварійності на відомчому автомобільному транспорті за 2014 рік, підготовленого фахівцями Укрзалізниці, Укравтодору, УДППЗ «Укрпошта», ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», ДП «АМПУ», державними підприємствами-морськими портами, ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», ДП «Украерорух», іншими підприємствами, установами, організаціями, що належать до сфери управління Мінінфраструктури.

ДТП на автотранспорті підприємств галузі залізничного транспорту

На автодорогах загального користування у 2014 році за участю транспортних засобів підрозділів Укрзалізниці, загальна кількість яких становить 17833 одиниці, сталося 38 ДТП, загинуло 2 особи і 18 травмовано.

У порівнянні з відповідним періодом 2013 року кількість ДТП зменшилася на 7 випадків (-15,6 %), зменшилася кількість загиблих на 2 особи, а кількість травмованих зросла на 2 (+12,5 %).

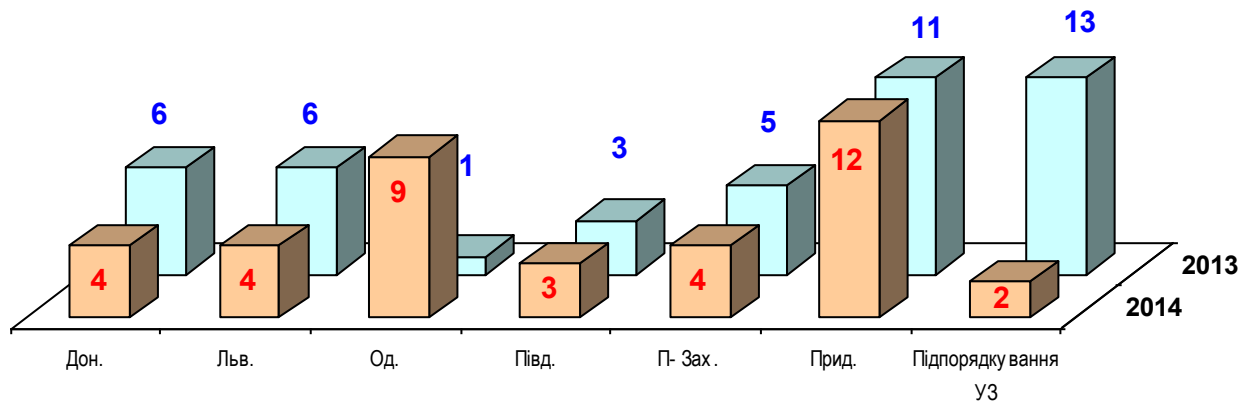


Рис. 96. Випадки ДТП за участі транспортних засобів підрозділів Укрзалізниці у 2014 / 2013 роках (38/45)

З вини водіїв підрозділів Укрзалізниці допущено 8 випадків ДТП, загинула 1 особа і 4 травмовано. У порівнянні з відповідним періодом 2013 року кількість ДТП зменшилася на 2 випадки (-20,0 %), кількість загиблих залишилася на рівні відповідного періоду 2013 року – 1 загиблий, а кількість травмованих зросла на 1 особу – з 3 травмованих до 4 (+33,3 %).

Таблиця 21

Розподіл випадків ДТП за транспортними засобами за участі підрозділів Укрзалізниці у 2014 / 2013 роках

Тип транспортного засобу	2014 рік	2013 рік
автобуси, мікроавтобуси	8/1	3/2
легкові автомобілі	11/1	18/5
вантажні автомобілі	16/6	23/5
трактори	3/-	1/-
Всього	38/8	45/12

Примітка: 1 – у чисельнику за участі ТЗ підрозділів Укрзалізниці, у знаменнику – з вини водіїв ТЗ підрозділів Укрзалізниці

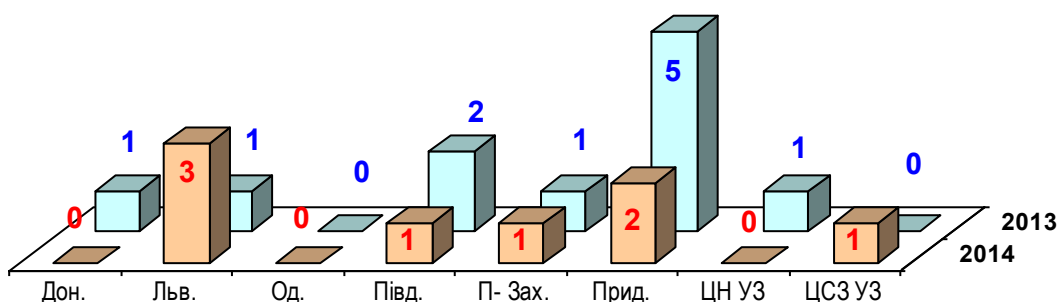


Рис. 97. Випадки ДТП з вини водіїв підрозділів Укрзалізниці у 2014 / 2013 роках (8/10)

Дорожньо-транспортні пригоди у 2014 році сталися з вини водіїв Львівської, Південної, Південно-Західної, Придніпровської залізниць та Центральної станції зв'язку Укрзалізниці.

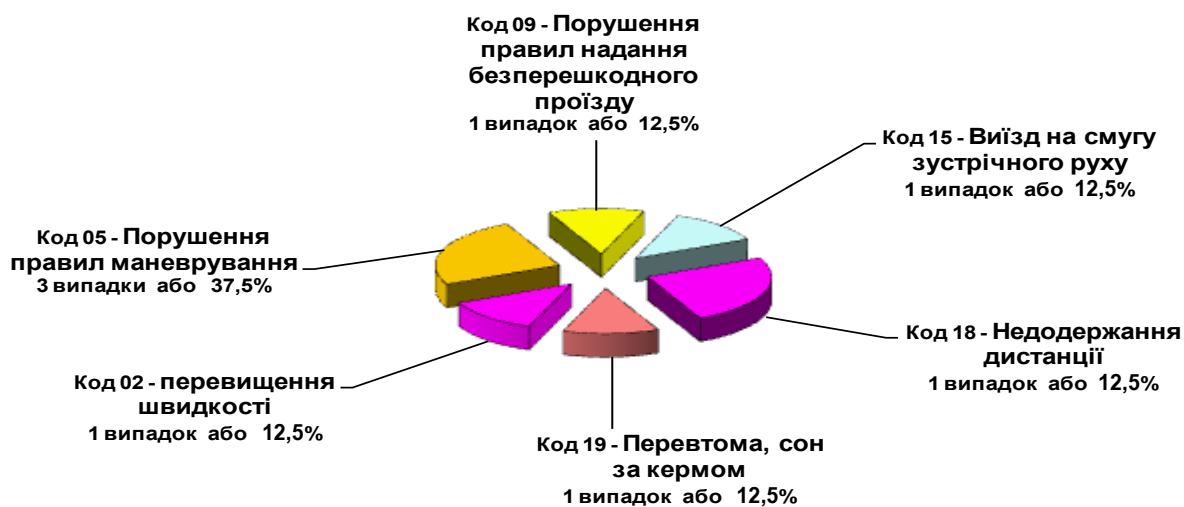


Рис. 98. Причини, за яких було допущено випадки ДТП у 2014 році

У 2014 році за участю транспортних засобів ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», загальна кількість яких становить 279 одиниць, сталося 1 ДТП (з вини водія легкового автомобіля Товариства), без постраждалих, у 2013 році – 2 ДТП (не з вини водіїв Товариства), у яких 3 особи отримали травми.

ДТП на автотранспорті підприємств галузі морського та річкового транспорту

У 2014 році за участю транспортних засобів:

ДП «Морський торговельний порт «Южний» сталося 6 ДТП (3 – з автобусами, 2 з легковими та 1 з вантажним автомобілями), без постраждалих, тоді як у 2013 році було 13 ДТП (4 – з автобусами та 9 – з легковими автомобілями) без постраждалих;

ДП «Адміністрація морських портів України» – 5 ДТП без постраждалих, у 2013 році 1 ДТП;

ДП «Іллічівський морський торговельний порт» (всього 542 ТЗ) – 2 ДТП (з легковими автомобілями) без постраждалих, тоді як у 2013 році було 3 ДТП без постраждалих (також з легковими автомобілями);

ДП «Бердянський морський торговельний порт» – 1 ДТП без постраждалих, у 2013 році ДТП не було;

ДП «Маріупольський морський торговельний порт» – 1 ДТП без постраждалих, у 2013 році ДТП не було.

З них з вини водіїв транспортних засобів:

ДП «Іллічівський морський торговельний порт» – ДТП не було, тоді як у 2013 році було 2 ДТП без постраждалих;

ДП «Бердянський морський торговельний порт» – 1 ДТП без постраждалих (з вантажним автомобілем), у 2013 році ДТП не було;

ДП «Морський торговельний порт «Южний» сталося 3 ДТП (по 2 з автобусами та 1 з вантажним автомобілем), тоді як у 2013 році сталося 5 ДТП (2 – з автобусами та 3 з легковими автомобілями).

ДТП на автотранспорті підприємств галузі зв'язку

У 2014 році за участю транспортних засобів УДППЗ «Укрпошта», загальна кількість яких становить 4185 одиниць, сталося 33 ДТП, у яких загинули 2 особи та травмовано 15 осіб, тоді як у 2013 році сталося 23 ДТП (збільшення у 2014 році на 43,5 %), у яких загинула 1 особа (+100,0 %) та травмовано 8 осіб (+87,5 %).

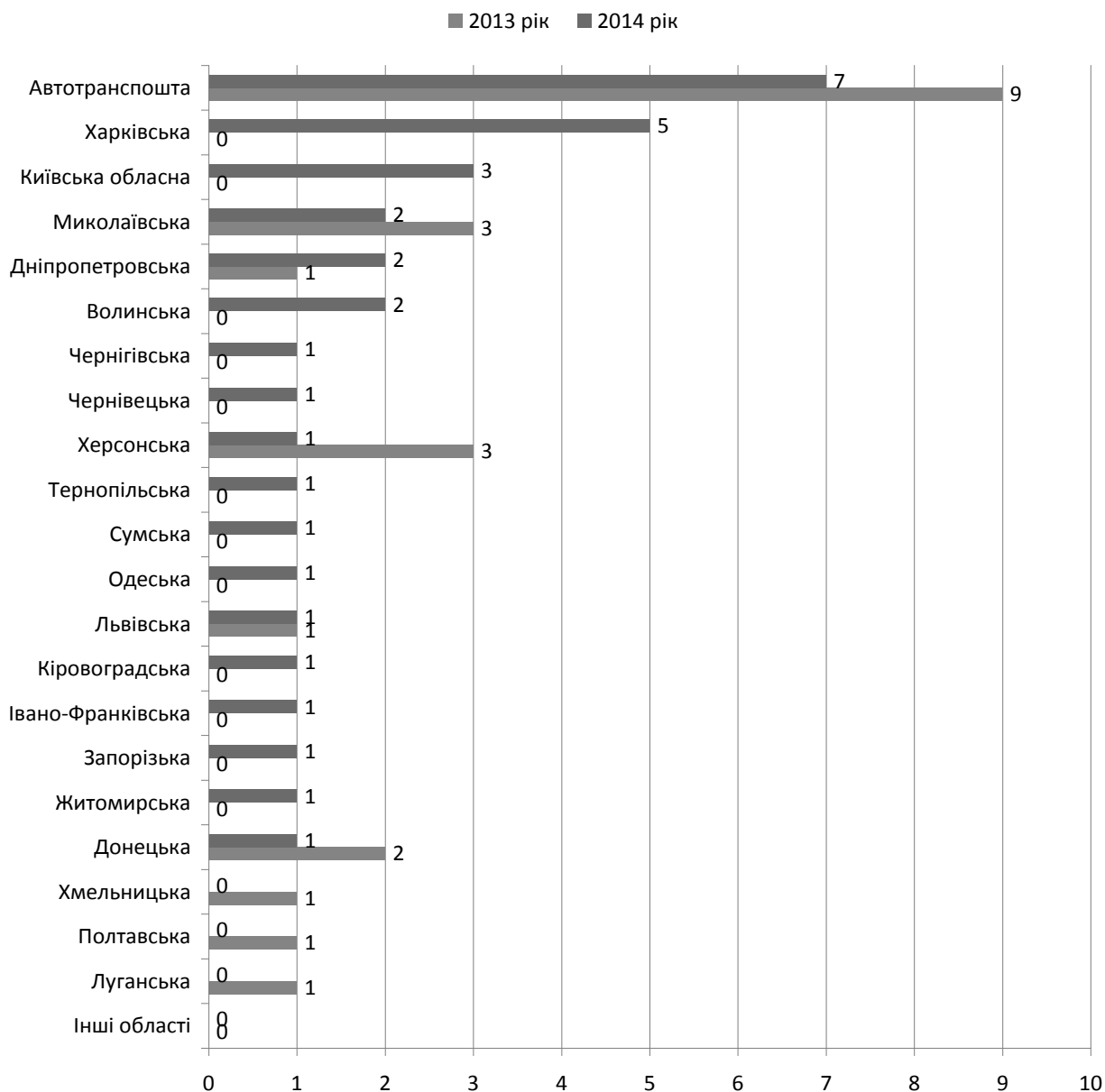


Рис. 99. Розподіл ДТП за 2013 та 2014 роки за дирекціями УДППЗ «Укрпошта»

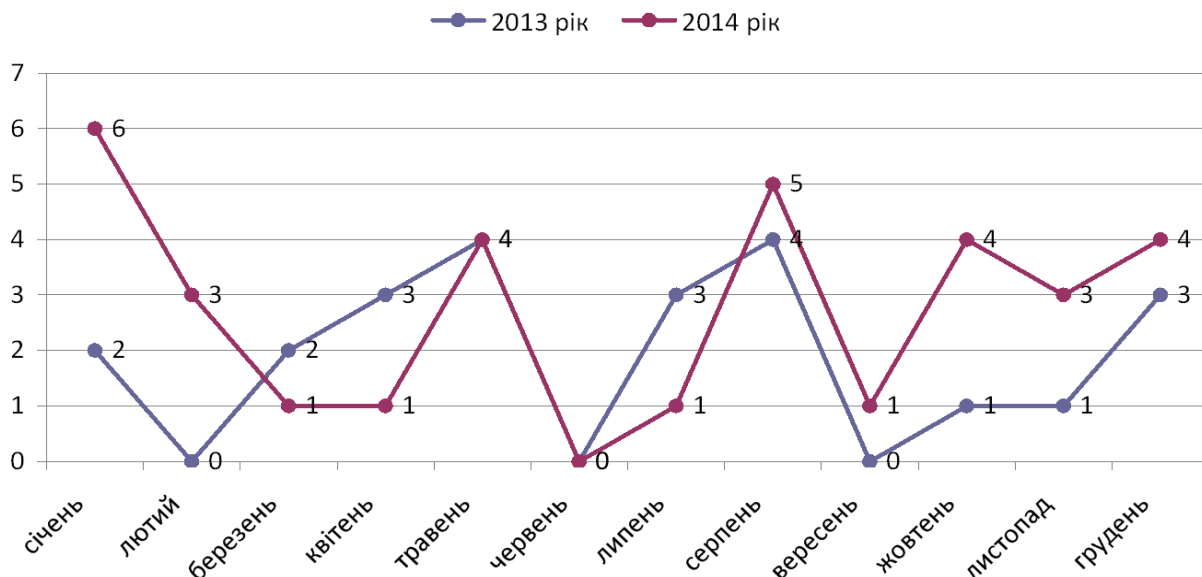


Рис. 100. Розподіл ДТП за 2013 та 2014 роки за місяцями

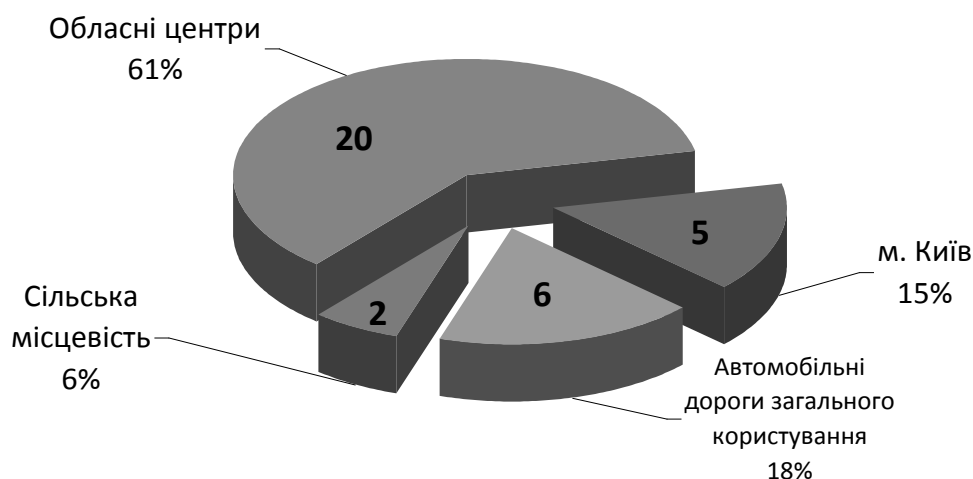


Рис. 101. Розподіл ДТП за 2014 рік за місцями їх скоєння

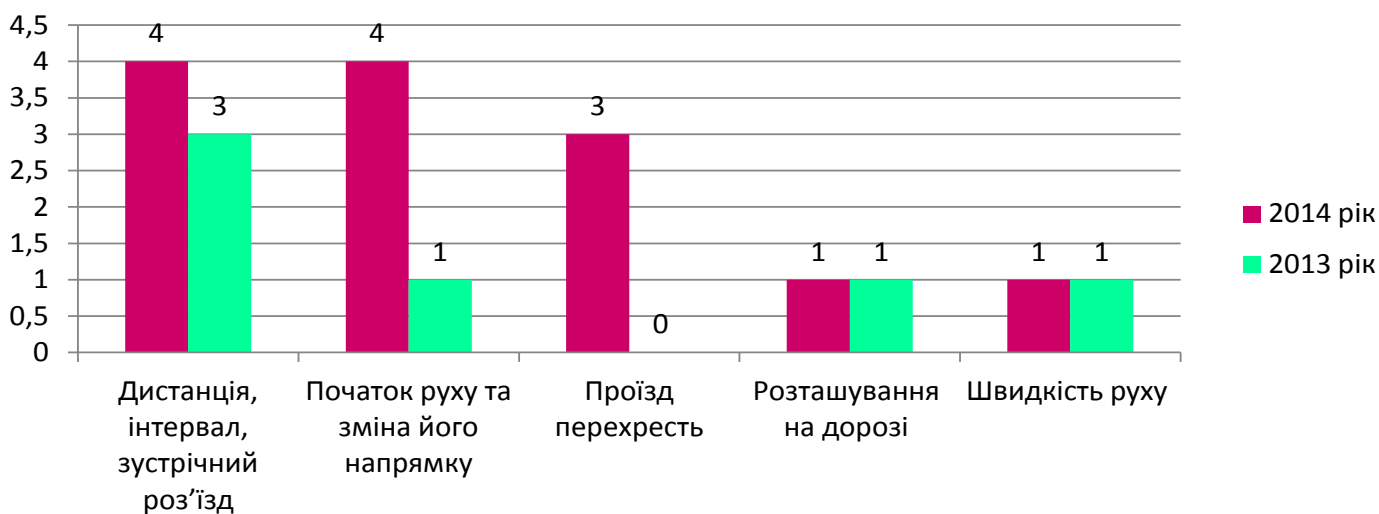


Рис. 102. Розподіл ДТП за 2013 та 2014 роки за видами

З вини водіїв транспортних засобів УДППЗ «Укрпошта» у 2014 році сталося 13 ДТП (1 – з легковим автомобілем, 12 – з вантажними автомобілями, відомчими), у ДТП, що сталася в Миколаївській дирекції травмовано 2 особи, а в дирекції «Автотранспoшта та Львівській дирекції по одній особі, загиблих осіб немає.

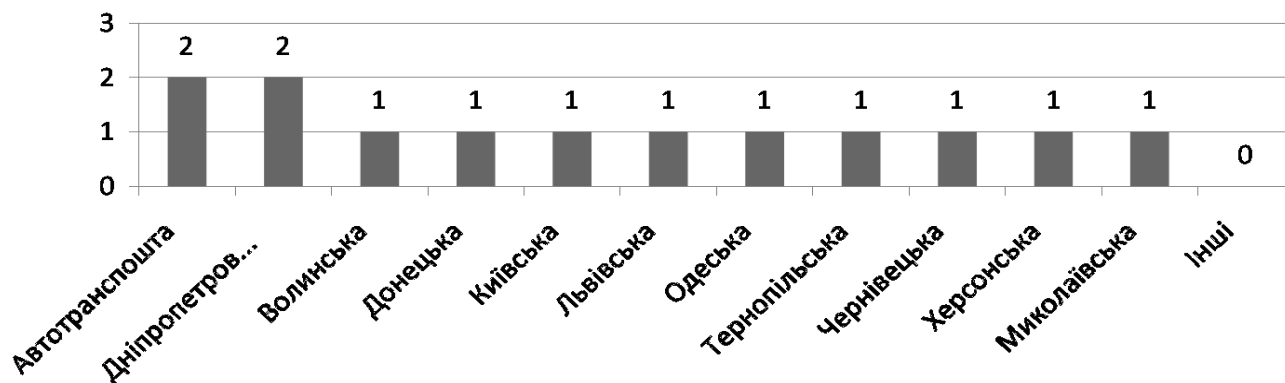


Рис. 103. Розподіл ДТП з вини водіїв за 2014 рік за дирекціями УДППЗ «Укрпошта»

У 2013 році в вини водіїв транспортних засобів УДППЗ «Укрпошта» сталося 6 ДТП (1 – з легковим автомобілем, 5 – з вантажними автомобілями, відомчими), у яких травмована 1 особа, загиблих осіб немає.

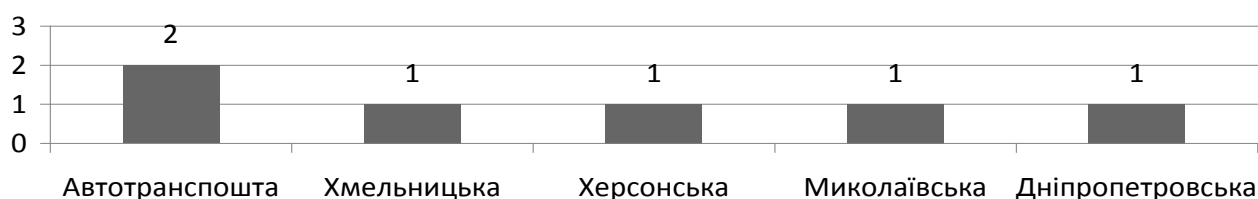


Рис. 104. Розподіл ДТП з вини водіїв за 2013 рік за дирекціями УДППЗ «Укрпошта»

ДТП на автотранспорті підприємств галузі дорожнього господарства

У 2014 році за участю транспортних засобів Укравтодору, загальна кількість яких становить 12527 одиниць, сталося 24 ДТП, у яких загинули 5 осіб та травмовано 19 осіб, в 2013 році – 33 ДТП (зменшення у 2014 році на 27,3 %), у яких загинуло 2 особи (+150,0 %) та травмовано 17 осіб.

З вини водіїв відомчих транспортних засобів Укравтодору у 2014 році сталося 7 ДТП (3 – з легковим автомобілем, 2 – з вантажним автомобілем, 2 – з іншими транспортними засобами), у ДТП з відомчими транспортними засобами постраждалих осіб немає.

У 2013 році з вини водіїв відомчих транспортних засобів Укравтодору сталося 8 ДТП (1 – з легковим автомобілем, 4 – з вантажним автомобілем, 3 – з іншими транспортними засобами), у ДТП з відомчим легковим автомобілем травмовано 1 особу.

ДТП на автотранспорті підприємств галузі авіаційного транспорту

У 2014 році за участю транспортних засобів ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», загальна кількість яких становить 452 одиниці, сталося 8 ДТП без постраждалих, в 2013 році – 14 ДТП без постраждалих (зменшення у 2014 році на 42,9 %).

З вини водіїв транспортних засобів ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2014 році сталося 5 ДТП (1 ДТП з, 2 – з легковим автомобілем, по 1 – з автобусом, вантажним автомобілем та іншим транспортним засобом) без постраждалих, тоді як у 2013 році було 9 ДТП (по 3 ДТП з легковими та вантажними автомобілями, 1 – з автобусом, 2 – з іншими транспортними засобами) без постраждалих.

У 2014 році за участю транспортних засобів ДП «Украерорух», загальна кількість яких становить 450 одиниць, сталося 5 ДТП, у яких постраждалих осіб немає, в 2013 році – 10 ДТП (зменшення у 2014 році на 50,0 %), у яких загинула 1 особа.

З вини водіїв транспортних засобів ДП «Украерорух» у 2014 році сталося 2 ДТП (з відомчими легковими автомобілями) без постраждалих, тоді як у 2013 році було 3 ДТП (по 1 ДТП з відомчими автобусом, легковим та вантажним автомобілями) без постраждалих.

2.6. Дорожнє господарство¹

За статистичними даними за 12 місяців 2014 року в Україні зареєстровано 153154 дорожньо-транспортних пригоди, у тому числі з постраждалими 26076 пригод, в яких 4432 особи загинуло та 32267 осіб отримали тілесні ушкодження.

Із загальної кількості ДТП 13 % або 20019 пригод сталися на автомобільних дорогах загального користування, у тому числі з постраждалими – 7191, в яких загинуло 2274 особи та 9917 осіб отримали тілесні ушкодження.

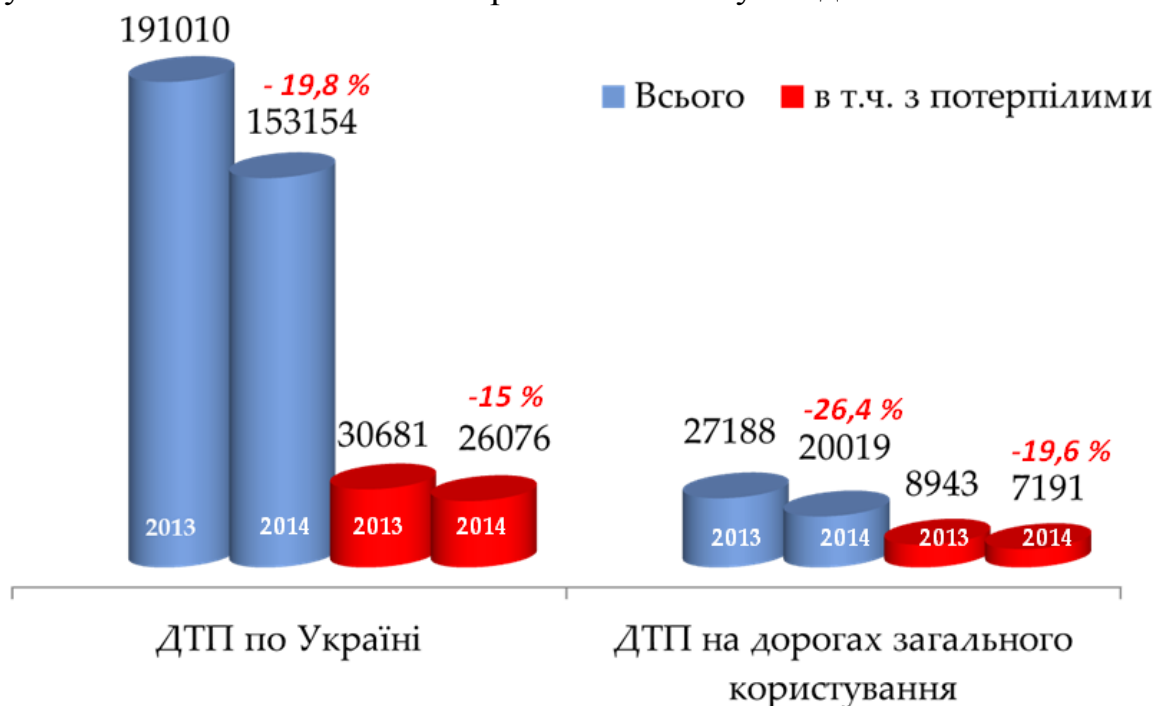


Рис. 105. Аварійність за 12 місяців 2014 року (у порівнянні з 2013 роком)

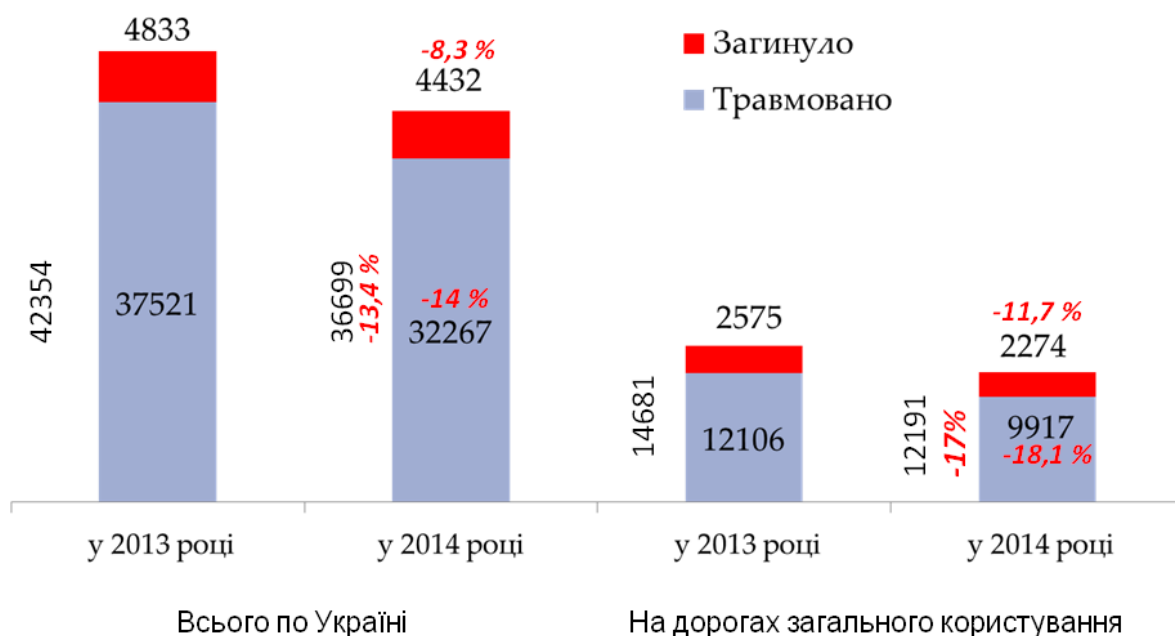


Рис. 106. Кількість осіб, що постраждали у ДТП за 12 місяців 2014 року (у порівнянні з 2013 роком)

Примітка: ¹ – у цьому розділі наведені дані та інформаційно-аналітичні матеріали, на основі аналізу дорожньо-транспортних пригод на автомобільних дорогах загального користування, що сталися у 2014 році, підготовленого фахівцями Управління експлуатаційного утримання доріг та безпеки руху Укравтодору.

За даними Укравтодору загальна протяжність автомобільних доріг загального користування у 2014 році становила 169646 км (у 2013 році – 169657 км).

Загальна кількість дорожньо-транспортних пригод, при скоєнні яких органами Державтоінспекції МВС України зафіксовано супутній дорожній фактор, становить 1,2 % (245 ДТП) від всіх пригод, скоєних на автомобільних дорогах загального користування. При цьому за даними Державтоінспекції МВС України кількість ДТП з постраждалими становить 80 таких пригод (менше на 15,8 %, ніж за аналогічний період 2013 року), у яких загинуло 22 особи (менше на 39,0 %) і травмовано 145 осіб (менше на 13,7 %).

За 2014 рік сталося 57 ДТП з постраждалими через недоліки в експлуатаційному утриманні автомобільних доріг загального користування (менше на 26,9 % порівняно з 2013 роком), у яких загинуло 17 осіб (менше на 46,9 %) та травмовано 95 осіб (менше на 30,1 %).

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 поточного року виконувався комплекс заходів із забезпечення безпеки дорожнього руху на дорогах загального користування, у тому числі в 2014 році встановлено 55,4 тис. дорожніх знаків, із них 1,1 тис. – маршрутного орієнтування; 25,6 тис. напрямних стовпчиків; 21 км нової металевої бар'єрної та 1 км пішохідної огорожі; відремонтовано 12 км тротуарів, 71,1 км штучного освітлення, 15 світлофорних об'єктів та 239,7 км бар'єрної огорожі; побудовано 1 км ліній штучного освітлення та 2 світлофорних об'єкта, нанесено на 17,5 тис. км доріг повздовжніх ліній дорожньої розмітки та розмічено 121,8 тис. м² пішохідних переходів і напрямних острівців на проїзній частині, влаштовано 20 пологих з'їздів з посадкових майданчиків та 5 пішохідних переходів для осіб з обмеженими фізичними можливостями, забезпечено на 6,7 тис. км видимість уздовж доріг.

Виконання робіт з підвищення безпеки дорожнього руху на автомобільних дорогах загального користування у 2014 році показано на фото 35-40.

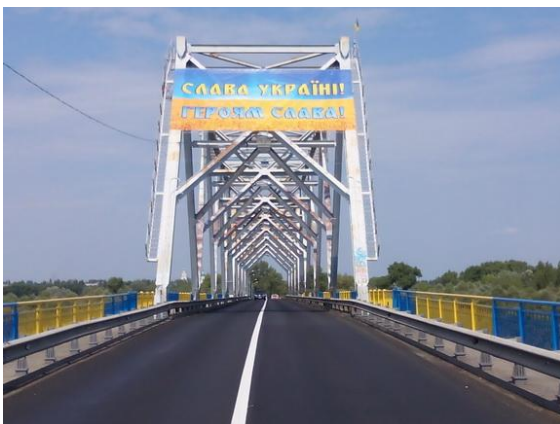


Фото 35. Відновлені елементи безпеки на мостах та шляхопроводах



Фото 36. Встановлення бар'єрного огородження



Фото 37. Нанесення розмітки та облаштування дороги



Фото 38. Нанесення розмітки на проїзну частину



Фото 39. Встановлений ліфт для маломобільних груп населення



Фото 40. Збудований наземний пішохідний перехід

Виконання зазначених заходів у 2014 році дало змогу зняти з обліку 51 місце концентрації ДТП (при плані зняття з обліку – 32 таких місць). Водночас, у 2014 році виявлено 32 нових місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування і загальна їх кількість становить 137 місць.

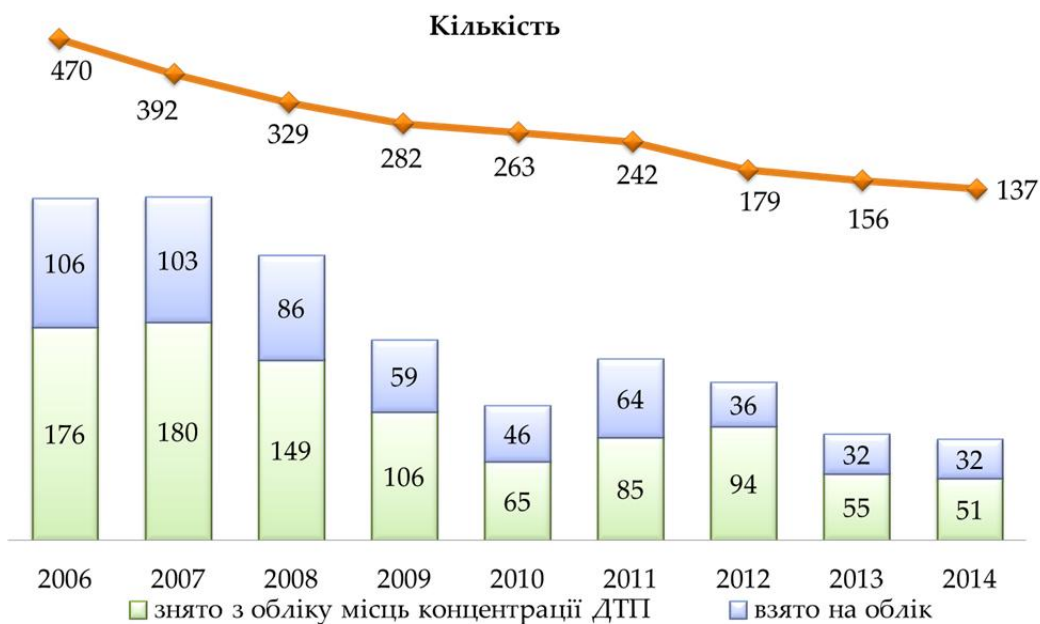


Рис. 107. Динаміка ліквідації місць концентрації ДТП на автомобільних дорогах загального користування у розрізі років

2.7. Перевезення небезпечних вантажів¹

На авіаційному, морському та річковому транспорті аварійних подій з небезпечними вантажами у 2014 році не було (як і у 2013 році).

На залізницях України за 2014 рік, як і за 2013 рік, сталося 28 аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів.

Таблиця 22

Аналіз аварійних ситуацій у 2013 та 2014 роках при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом з зазначенням причин

№ з/п	Показники	2014 рік		2013 рік	
	Класифікація аварійних ситуацій	Кількість аварійних ситуацій	Втрачено небезпечного вантажу (тонн)	Кількість аварійних ситуацій	Втрачено небезпечного вантажу (тонн)
1	Інциденти	4	-	1	-
2	Витікання вантажу	17	-	22	1,65
3	Самозагоряння вантажу	1	-	4	97,6
4	Випаровування вантажу	2	2,4	-	-
5	Інші аварійні ситуації	4	1752,8	1	-
	ВСЬОГО	28	1755,2	28	99,25



АНАЛІЗ ПРИЧИН АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЙ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ У 2014 РОЦІ

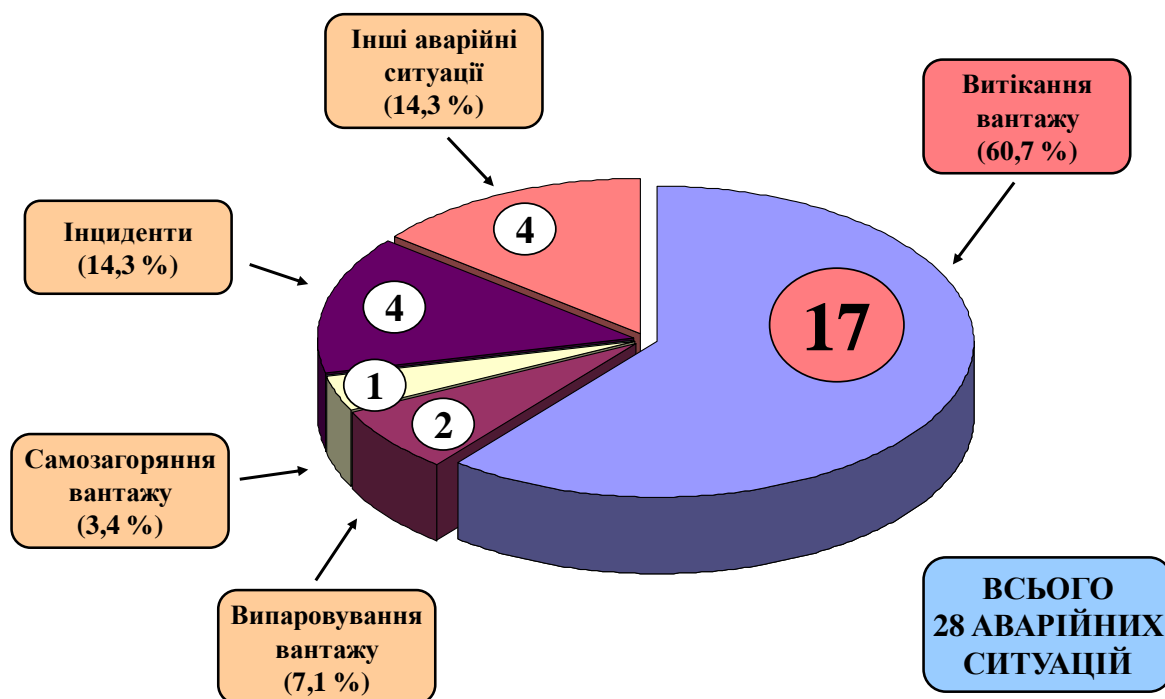


Рис. 108. Аналіз причин аварійних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом у 2014 році

Примітка: ¹ – у цьому розділі наведені дані та інформаційно-аналітичні матеріали на основі даних та аналізу транспортних подій, що сталися у 2014 році при перевезенні небезпечних вантажів, підготовлених та наданих Департаментом безпеки руху Укрзалізниці, Державіаслужби, ДП «АМПУ».



**СТАН АВАРІЙНОСТІ ПІД ЧАС
ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ
ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

33	223
1203	1978

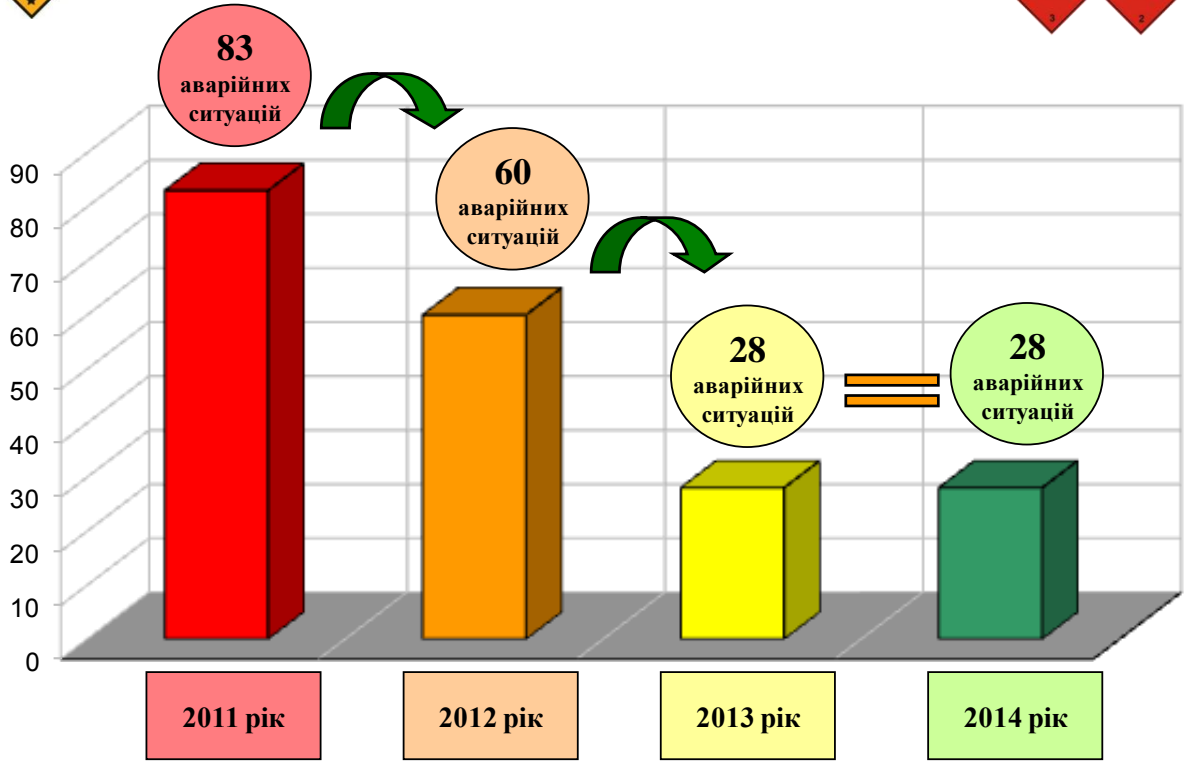
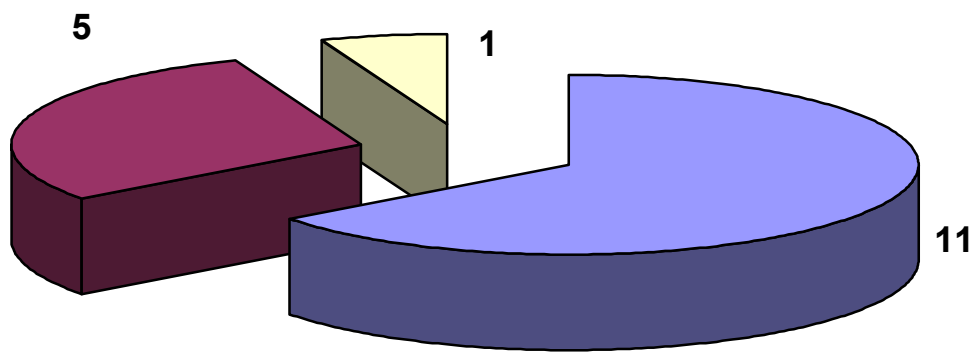


Рис. 109. Стан аварійності під час перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом за 2011-2014 роки



- Порушення відправниками Правил перевезення наливних вантажів
- Технічна несправність котла
- Інші

Рис. 110. Розподіл випадків витікання небезпечних вантажів у 2014 році за причинами



Фото 41, 42. Аварійна ситуація, що сталася 02.02.2014 на перегоні Межова - Удачна Донецької залізниці, де у складі поїзда сталося сходження 26-ти вагонів (вантаж зріджений газ – пропан, бутан, навантаження Кульсари, Республіка Казахстан, КЗХ) з причини технічної несправності вагону № 57869695, власності КЗХ. В результаті втрачено 289,8 т небезпечного вантажу, а матеріальний збиток склав 1949,1 тис. грн.



Фото 43, 44, 45. Аварійна ситуація, що сталася 22.08.2014 на перегоні Корсунь - Городище Одеської залізниці, де під час прослідування поїзда №1468 сталося сходження 28-ми вагонів із займанням вантажу нафти сирові, навантаження Дрогобич Львівської залізниці. Причина – технічна несправність вагону №56109481 власності ВАТ «Полтавський ГЗК»

Інші аварійні ситуації:

19.11.2014 на станції Фастів Південно-Західної залізниці виявлено течію вантажу з-під нижнього зливного пристрою через недокручений на 1,5 оберти зливний клапан. Вантаж паливо дизельне. Для усунення аварійної ситуації вагон відчеплено від складу поїзда. Станція відправлення (переадресування) Коростень–Подільський Південно-Західної залізниці. Затримка поїзда склала 1 год. 12хв.



Фото 46. Аварійна ситуація, що сталася 19.11.2014 на станції Фастів Південно-Західної залізниці

28.06.2014, станція Хлистунівка Одеської залізниці, під час прослідування поїзда № 3053 сталося сходження вагона № 57888879, вантаж пропан бутан, навантаження Тобольськ РФ, з причини технічної несправності вагону власності РФ.

13.09.2014, станція Основа Південної залізниці, у парку відправлення виявлено займання цистерни № 749707169, вантаж реактивне паливо, навантаження БЧ, з причини незаконного втручання.

АНАЛІЗ СТАНУ БЕЗПЕКИ РУХУ, ПОЛЬОТІВ, СУДНОПЛАВСТВА ТА АВАРІЙНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ ЗА 2014 РІК



МІНІСТЕРСТВО ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ДЕПАРТАМЕНТ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

проспект Перемоги, 14, місто Київ, Україна, 01135
телефон: + 38 (044) 351-40-63, + 38 (044) 351-48-37
факс: + 38 (044) 351-48-43
e-mail: vkosko@mtu.gov.ua, mikov@mtu.gov.ua