

### 3.5. Розвиток загроз небезпек на транспорті

Наявність розгалуженої мережі транспортно-дорожнього комплексу України, на якому здійснюються значні обсяги робіт з перевезення вантажів та пасажирів, і функціонування якого становить підвищену небезпеку навколишньому середовищу та учасникам дорожнього руху, вимагає підвищеної уваги для забезпечення його безаварійної роботи, виконання завдання щодо запобігання та вчасного реагування на надзвичайні ситуації на транспорті.

Протягом 2004 року особлива увага приділялася забезпеченню безпеки перевезень автомобільним транспортом.

Значного впливу на безпеку завдає стан автошляхів і організація дорожнього руху. У 2004 році введено в експлуатацію автомобільні дороги:

- Київ - Одеса, на ділянці від Жашкова до Червонознам'янки;
- Київ - Чоп, протяжністю 1,8 км, Рівненська область;
- Одеса - Мелітополь - Новоазовськ (на Таганрог), протяжністю 2,8 км, Херсонська область;
- ділянку протяжністю 9,2 км в обхід м. Дніпропетровська (від автодороги Київ - Луганськ - Ізварине до автодороги Дніпропетровськ - Царичанка - Кобеляки - Решетилівка);
- в об'їзд м. Чернівці, протяжністю 4,0 км.

У Донецькій області введено мостовий перехід через річку Сіверський Донець на автомобільній дорозі Добропілля - Красний Лиман.

Протягом року на автомобільних дорогах загального користування встановлено та замінено на металеву (тросову, залізобетонну) 405 км огорожі, 120 тис. дорожніх знаків, у тому числі 6,9 тис. знаків маршрутного орієнтування, нанесено та поновлено 34 тис. км дорожньої розмітки, з них на дорогах державного значення 15,5 тис. км, на 25 малих мостах загальною протяжністю 999 погонних метрів розширено проїзну частину та виконано інші роботи.

З метою підвищення експлуатаційних показників та вдосконалення організації руху на дорогах загального користування розроблено проектів (схем) організації дорожнього руху на 3332 км, у тому числі на 2284 км доріг державного значення. Виконання комплексу робіт з удосконалення дорожніх умов у місцях (ділянках) концентрації дорожньо-транспортних пригод дало змогу зняти з обліку 215 таких місць.

Протягом 2004 року відкрито 337 нових автобусних маршрутів, внесено відповідні зміни до 301 діючого маршруту, залучено 369 автобусів для виконання перевезень жителів сільських населених пунктів. Регулярним автобусним сполученням охоплено 906 сільських населених пунктів.

З метою розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів Українським державним підприємством "Укрінтеравтосервіс" створено систему автомобільного сервісу, яка налічує 53 служби міжнародних автомобільних перевезень, 26 пунктів автомобільного сервісу, розташованих на кордоні України.

У червні 2004 року у м. Луганську питання забезпечення безпеки пасажирських перевезень обговорювалося на спільній нараді представників Міністерства транспорту та зв'язку, Міністерства внутрішніх справ, Державної служби автомобільних доріг, Укрзалізниці, місцевих органів виконавчої влади і народних депутатів України з прийняттям відповідних рішень.

Фахівцями Державного департаменту автомобільного транспорту спільно з працівниками Державтоінспекції проводився комплекс профілактичних заходів "Автобус-2004", а у липні - "Місячник безпеки дорожнього руху", основною метою яких було убезпечення життя людей під час перевезення автомобільним транспортом.

Під час проведення заходів на автобусних маршрутах працювали рейдові групи. Було перевірено 15669 автоперевізників, 80428 автобусів, виявлено 27246 порушень транспортного законодавства, допущених перевізниками та водіями, 11041 технічно несправний автобус, 1061 порушення правил перевезення дітей автобусами. За виявленими фактами складено 23863 протоколи, надіслано 699 матеріалів у місцеві органи виконавчої влади про порушення правил перевезення пасажирів, видано 4108 приписів ДАІ, оштрафовано 1824 посадові особи.

З 20 серпня по 20 вересня 2004 року Укравтотранс разом з Департаментом Державтоінспекції, Міністерством освіти і науки та Всеукраїнською спілкою автомобілістів провели Всеукраїнський конкурс-рейд "Увага! - Діти на дорозі", направлений на недопущення дитячого дорожньо-транспортного травматизму. За результатами проведення рейду було оголошено конкурс на найбільш безпечну область в Україні. Перше місце посіла Київська область, друге - Львівська і третє - Луганська область.

Для забезпечення безпеки перевезення пасажирів в осінньо-зимовий період 2004/2005 року Державний департамент автомобільного транспорту спільно з Департаментом Державтоінспекції провели з 25 жовтня по 25 листопада 2004 року комплекс профілактичних заходів "Перевізник-зима-2004", а також місячник безпеки на відомчому транспорті.

Під час проведення місячника було перевірено більше 58 тис. автобусів і мікроавтобусів, виявлено 9280 технічно несправних, з них переобладнаних з

*Кількість дорожньо-транспортних пригод та постраждалих в Україні в 2004 році*

Регіони	Всього ДТП	±% до 2003 року	Всього загинуло	±% до 2003 року	Всього поранено	±% до 2003 року
АР Крим	2390	0,6	309	-18,0	3167	6,8
Вінницька	1200	3,7	257	1,6	1232	3,3
Волинська	749	3,6	160	-9,1	817	4,2
Дніпропетровська	3975	2,9	500	-9,1	4651	6,8
Донецька	4286	10,9	485	-0,4	4870	16,0
Житомирська	1251	10,3	304	-4,7	1379	17,5
Закарпатська	817	3,9	151	2,0	960	8,2
Запорізька	2329	11,1	377	17,4	2913	19,8
Івано-Франківська	919	7,7	167	-3,5	994	15,4
Київська	2107	9,6	438	-10,2	2385	19,3
Кіровоградська	977	0,8	158	14,5	1110	10,8
Луганська	2513	12,9	337	19,5	2926	9,1
Львівська	2147	18,6	318	3,9	2588	28,7
Миколаївська	1144	-4,3	191	-10,3	1385	7,4
Одеська	2856	10,5	396	-1,5	3384	15,5
Полтавська	1461	5,1	253	-5,2	1657	10,7
Рівненська	867	8,4	125	-28,6	1053	19,3
Сумська	968	1,8	169	16,6	1151	4,6
Тернопільська	726	6,1	142	7,6	930	16,0
Харківська	3441	9,6	447	-4,9	4222	18,6
Херсонська	1126	2,6	196	-23,4	1352	4,5
Хмельницька	994	12,3	181	-1,6	1161	10,4
Черкаська	1164	4,5	247	6,5	1406	11,3
Чернівецька	536	-2,7	111	-9,8	550	-2,5
Чернігівська	1102	7,4	162	-9,0	1268	7,7
м. Київ	3181	8,7	324	0,0	3681	14,6
м. Севастополь	367	31,1	61	103,3	446	54,9
Всього	45593	7,5	6966	-2,6	53638	13,0

порушенням діючих вимог - 1379, за виявленими фактами складено 5671 адміністративний протокол, заборонено експлуатацію 6277 одиниць рухомого складу, оштрафовано 1330 посадових осіб, видано 2412 приписів ДАІ, виявлено 80 водіїв, які керували транспортними засобами у стані алкогольного сп'яніння, виявлено 6041 порушення правил перевезення пасажирів, 2521 порушення Закону України "Про дорожній рух", 1180 фактів використання автобусів (мікроавтобусів) на маршрутах без відповідних документів, зафіксовано 623 випадки випуску або експлуатації автобусів (мікроавтобусів) без відміток механіка в дорожньому листі, 631 - без відміток лікаря. За результатами проведення комплексу профілактичних заходів до Мінтрансзв'язку України надіслано 68 звернень щодо проведення позачергових перевірок та позбавлення перевізників ліцензій і 438 - до місцевих органів виконавчої влади.

Протягом 2004 року в Україні зареєстровано 45593 дорожньо-транспортні пригоди (ДТП), що на 7,5% більше, ніж у 2003 році. Внаслідок аварій загинуло 6966 (-2,7%) та отримали поранення 53638 (+13%) людей. Темпи зростання аварійності у минулому році дещо знизилися.

Особливу увагу працівники ДАІ приділяли підвищенню безпеки пасажирських перевезень. Надзвичайно гострою проблемою залишається дисципліна водіїв автобусів. У 2004 році з їхньої вини сталося 926 ДТП, що майже на 30% більше, ніж у 2003 році. У цих аваріях загинуло 150 та травмовано 1466 людей, що відповідно на 5,6 та 24,6% більше.

Надзвичайно болючою для суспільства є проблема дитячого дорожньо-транспортного травматизму. Так, за участю дітей сталося 5056 ДТП, що на 4,9% більше, ніж у 2003 році. В цих аваріях загинуло 319 (-9,1%) дітей та 5181 (+8%) отримали поранення. Майже у 2 тис. випадків причинами аварій було порушення дітьми Правил дорожнього руху.

У 2004 році в Україні утворено Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті та затверджено Положення про неї. Щоквартально здійснювалися рейди щодо забезпечення виконання перевізниками всіх форм власності транспортного законодавства, дотримання норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху, профілактики порушень Правил дорожнього руху водіями.

Завершено підготовку законопроекту про внесення змін до Закону України "Про автомобільний транспорт", у якому визначено відповідальність і повноваження органів управління, передбачено комплексні вимоги до перевізників, засоби контролю та запобіжні заходи, умови формування тарифів, проведення конкурсу, допуску до міжнародних перевезень.

Видано спільний наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики і підприємництва та Міністерства транспорту та зв'язку України "Про затвердження змін до порядку контролю за дотриманням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів і їх багажу на таксі) і ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і їх багажу на таксі. Цей наказ посилює вимоги до наявності і використання матеріально-технічної бази для організації перевезень у перевізників усіх форм власності, що надають послуги з перевезення людей і анулювання ліцензій, виданих тим суб'єктам господарської діяльності, які не дотримуються указаних вимог.

З метою забезпечення ефективного регулювання допуску суб'єктів господарювання до перевезень пасажирів підготовлений і проходить процедуру погодження проект Технічного регламенту підтвердження відповідності послуг з

перевезення пасажирів, який надасть можливість повною мірою контролювати і оцінювати можливості перевізників, якісно і безпечно перевозити людей автомобільним транспортом.

Для запобігання дорожньо-транспортним пригодам при перевезенні дітей автобусами видано спільний наказ Міністерства транспорту та зв'язку України, Міністерства внутрішніх справ України, Міністерства освіти та науки України, Міністерства України у справах сім'ї, дітей і молоді від 27.07.2004 № 672/831/623/120 "Про затвердження Порядку взаємодії з питань забезпечення перевезення організованих груп дітей на оздоровлення в таборах відпочинку і інші оздоровчі установи, а також проведення туристичних та екскурсійних подорожей (поїздок)".

З метою посилення контролю за виїздом на маршрути автотранспортних засобів, що належать пасажирським перевізникам, і недопущення порушення вимог Закону щодо перевірки технічного стану транспортних засобів та обов'язкового медичного огляду водіїв розроблено проекти Нормативних вимог до автомобільного перевізника та Порядку атестації суб'єктів господарювання на відповідність вимогам до підприємства автомобільного транспорту.

Розроблено зміни до Правил обов'язкової сертифікації дорожніх транспортних засобів, їх складових та приладдя в частині встановлення процедур сертифікації автобусів, що перебувають в експлуатації і не проходили сертифікації як автобуси загального користування.

З метою усунення серйозних недоліків у справі забезпечення безпеки дорожнього руху першочерговими напрямками мають стати розроблення концепції загальнодержавної системи управління безпекою дорожнього руху та проектів законів, інших нормативних актів, норм, правил і стандартів щодо:

- посилення адміністративної відповідальності учасників дорожнього руху, власників транспортних засобів, службових осіб органів, підприємств, установ, організацій, на які покладено обов'язки щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, створення правового механізму невідворотності стягнення за порушення правил, норм і стандартів у сфері безпеки дорожнього руху;
- запровадження європейських стандартів з організації контролю технічного стану транспортних засобів, їх переобладнання та реєстрації;
- створення національної системи надання невідкладної медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- забезпечення належного рівня фінансування заходів безпеки дорожнього руху;
- розмежування компетенції державних органів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, автомобільних пасажирських та вантажних перевезень;
- розроблення програми заходів із зменшення шкідливого впливу дорожнього руху на довкілля і людину.

Основні напрямки створення і функціонування системи управління безпекою руху поїздів в Укрзалізниці регламентуються Положенням про Систему управління безпекою руху поїздів в Державній адміністрації залізничного транспорту України (СУБРП), яке затверджено наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.09.2004 № 818 та зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.09.2004 за № 1232/9831.

З метою вдосконалення структури управління залізничним транспортом завершено реорганізацію відділень залізниць, проведено корпоратизацію підприємств промислового залізничного транспорту.

Протягом 2004 року на залізницях України впроваджувалися технічні засоби управління, контролю та підвищення безпеки руху:

- диспетчерська централізація та диспетчерський контроль "Каскад" на базі мікропроцесорної техніки;
- модернізація електровозів ЧС-4, ВЛ-80, дизель-поїздів ДР-1 протипожежною сигналізацією;
- пристрої для закріплення рухомого складу на станційних коліях і гальмування у разі саморозчеплення секцій, контролю щільності гальмової магістралі вантажного поїзда;
- модернізація та заміна фізично зношених пристроїв сигналізації, централізації, блокування, спрацьованих уповільнювачів на сортувальних гірках;
- обладнання переїздів шлагбаумами та загороджувальними пристроями, що перекривають всю проїжджу частину автодороги, поїзним радіозв'язком, заміна повітряних ліній зв'язку на кабельні;
- обладнання спеціального самохідного рухомого складу пристроями автоматичної локомотивної сигналізації;
- забезпечення відбудовних поїздів гідравлічним обладнанням з легких сплавів із набором домкратів різної вантажопідймальності;
- модернізація залізничних кранів відбудовних поїздів установками з телескопічною стрілою;
- комплекс психофізіологічного обстеження локомотивних бригад "Діагност", тренажери для локомотивних бригад тощо.

З метою забезпечення транспортної безпеки на залізничних переїздах Укрзалізницею було виконано капітальний ремонт та модернізацію 128 переїздів, ремонт 194 переїздів із заміною настилу, вкладено 49 монолітно-бетонних настилів, покращено умови видимості на 185 переїздах, переглянуто категорійність і закрито 87 малодіючих переїздів.

Впроваджується багаторівнева система забезпечення безпеки руху на залізничних переїздах з можливістю спостереження та управління переїзною автоматикою черговим по станції.

Значної уваги приділялося розвитку Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських потягів. Реалізація цієї програми дає можливість збільшити швидкість руху пасажирських потягів до 200 км/год, скоротити тривалість перебування пасажирів у дорозі з 6-10 до 3-5 годин, збільшити заповнюваність пасажирських вагонів у 1,5-1,8 раза.

У 2004 році введено в експлуатацію швидкісні пасажирські потяги Київ - Хмельницький, Харків - Сімферополь. Продовжується розвиток інтермодальних перевезень, забезпечено регулярний щотижневий рух контрейлерних поїздів "Вікінг" і "Ярослав". Організовано рух потягу Львів-Краків на візках з розсувними колісними парами.

Відповідно до концепції, прогнозованими напрямками швидкісного руху на залізницях є Київ - Полтава, Київ - Одеса, Полтава - Харків, Полтава - Дніпропетровськ, Полтава - Донецьк, Дніпропетровськ - Синельникове - Сімферополь, Жмеринка - Львів. Роботи з впровадження швидкісного руху на ділянках загальною протяжністю 2593 кілометри передбачається здійснювати у 2005 - 2015 роках поетапно.

У морській зоні відповідальності України з пошуку і рятування Укрморрічфлот веде систематичне спостереження за рухом пасажирських суден і суден з обмеженим районом плавання згідно з вимогами Міжнародної Конвенції SOLAS.

Укрморрічфлот та Держфлотінспекція України постійно здійснюють:

- державний нагляд за безпекою судноплавства у морських і річкових портах,

територіальному морі, внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах, а також на суднах, що плавають під Державним прапором України;

- контроль за додержанням законодавства і міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та здійснення заходів щодо запобігання забрудненню довкілля із суден;
- регулювання руху суден на Бузько - Дніпровськолиманському та Херсонському морському каналах;
- контроль за роботою берегової базової станції автоматичної ідентифікаційної системи (АІС), яка забезпечує прийом сигналів суднових станцій АІС та передачу їх на судна диференційної поправки контрольно-коригуючої станції, встановленої на мисі Великий Фонтан в порту Одеса. В результаті підвищено точність визначення місцеперебування суден при плаванні у місцях вузькості, автоматизовано збір інформації із суден, що дозволяє відслідковувати їх переміщення з більшою точністю, формувати необхідні для організації суднопотоку бази даних, підвищити якість планування і організації руху суден;
- контроль за роботою автоматичних радіолокаційних постів (АРЛП) "Кореніха" і "Богданівна", які забезпечують повне покриття радіолокаційним спостереженням траси Бузько - Дніпровськолиманського каналу;
- контроль за організацією безпечного перевезення пасажирів, небезпечних вантажів на морських і річкових суднах та підготовкою відповідної інформації про вантажі;
- нагляд за діяльністю інспекцій державного портового нагляду морських і річкових портів України;
- контроль за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі та внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах України.

В Укрморрічфлоті функціонує галузева підсистема "Сили і засоби реагування на надзвичайні ситуації на підприємствах Укрморрічфлоту щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру".

У 2004 році Укрморрічфлот закінчив роботу щодо підготовки всіх об'єктів необхідними засобами безпеки на суднах та портах для протидії загрозі тероризму відповідно до вимог Міжнародної Морської Організації. Українські порти (портові споруди) отримали Акти відповідності, судна під українським прапором отримали сертифікати відповідності від Регістру судноплавства України.

З метою виконання вимог Резолюції Міжнародної Морської Організації А.815(19) до Всесвітньої радіонавігаційної системи при підходах до портів і портових вод, а також до вузькостей, де точність плавання повинна бути не гірше 10 м, у 2004 році у м. Одесі було введено в дію третю контрольно-коригуючу станцію мережі диференційного режиму глобальної навігаційної супутникової системи ГЛОНАСС/GPS.

Навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства здійснює Державна установа "Держгідрографія" та її філії. У 2004 році здійснено поточний ремонт маяків згідно з Планом та Програмою розвитку і удосконалення системи навігаційно-гідрографічного забезпечення прибережних районів Чорного і Азовського морів, замінено радіоізотопні термоелектричні генератори, які вичерпали гарантійний і технічний ресурс.

При будівництві глибоководного суднового ходу р. Дунай - Чорне море на українській ділянці дельти було встановлено плаваючі засоби навігаційного обладнання (ЗНО) на підхідному морському каналі до гирла Бистре (13 світлових буїв та 4 віхи).

Виконано заходи першого етапу по відновленню, виготовленню та встановленню берегових і плавучих ЗНО на українській ділянці р. Дунай, у тому числі 65 річкових світлових навігаційних знаків, 126 інформаційних знаків, 186 кілометрових та мильних знаків, 50 річкових світлових буїв.

Державне підприємство "Дельта-лоцман" забезпечує безпеку судноплавства у районах лоцманського проведення суден та зонах відповідальності служб регулювання руху суден (СРПС). На базі лоцманських та служб РРС створюється один з головних елементів системи безпеки судноплавства України - Державна лоцманська служба.

Державна лоцманська служба об'єднує функції лоцманського забезпечення і регулювання руху суден, забезпечує безпеку мореплавства на судноплавних шляхах у територіальних водах, на фарватерах, підхідних каналах, рейдах портів та терміналах.

За короткий термін оптимізовано лоцманське проведення суден у Бузько-Дніпровському регіоні, значно підвищено ефективність судноплавства. Здійснюється програма забезпечення лоцманських служб спеціалізованим флотом - спроектовано та побудовано два лоцманські судна, ведеться будівництво багатоцільових буксира і криголама для північно-західної частини Чорного та Азовського морів. На базі підприємства створено Галузевий тренажерний центр, який здійснює підготовку і перепідготовку морських лоцманів та лоцманів-операторів СРПС.

З метою здійснення та вдосконалення системи охорони шлюзів, як стратегічно важливих об'єктів України, наказом Мінтрансзв'язку України від 16.02.2004 № 89 затверджено Положення про загін відомчої охорони судноплавних шлюзів та Запорізького району гідротехнічних споруд.

Загін відомчої охорони є системою команд у складі Державного підприємства "Укрводшлях", на які покладається завдання щодо охорони об'єктів, здійснення пропускнуго та внутрішньооб'єктового режиму, контролю пожежної безпеки, обладнання території, відокремлених приміщень інженерно-технічними засобами та охоронно-пожежною сигналізацією.

Здійснюється поступове оновлення порталних кранів. Через крайню зношеність більшості порталних кранів систему планово-попереджувальних ремонтів кранів переведено в систему усунення аварійних відмов. Така ситуація спостерігається в Бердянському, Херсонському, Іллічівському, Миколаївському, Керченському та Білгород-Дністровському морських торговельних портах. Більше 50% витрат на аварійні ремонти відносяться до витрат на відновлення металоконструкції від корозійного руйнування. При існуючих проблемах порталного господарства, через 3-5 років подальша бездіяльність призведе до повного безладу в експлуатації кранів, виконання планів вантажопереробки та роботи портів у цілому.

З метою забезпечення безпечних умов праці персоналу, охорони життя і здоров'я працівників морського і річкового транспорту та пасажирів, збереження суден та вантажів, запобігання забрудненню довкілля в Україні відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28 січня 2002 року № 96 виконується Державна програма удосконалення державної системи забезпечення безпеки судноплавства.

Пріоритетними напрямками реалізації заходів програми у 2005 році мають стати:

- навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства;
- створення та удосконалення берегових систем технічного та інформаційного забезпечення безпеки судноплавства;
- забезпечення безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
- забезпечення безпечного перевезення пасажирів і вантажів;
- забезпечення безпеки судноплавства під час ведення рибного промислу;
- удосконалення системи пошуку і рятування на водних об'єктах;

- гідрометеорологічне забезпечення судноплавства;
- забезпечення екологічної безпеки у сфері судноплавства;
- гігієнічне та протиепідемічне забезпечення судноплавства;
- удосконалення системи підготовки, перепідготовки і дипломування спеціалістів морської галузі;
- створення нормативно-правової бази з питань безпеки судноплавства.

Координацію робіт, пов'язаних із виконанням зазначених заходів, та контроль за їх виконанням здійснює Міністерство транспорту та зв'язку України, Державний департамент морського і річкового транспорту.

Відповідно до Указу Президента України від 16 серпня 2004 року № 912/2004 створено Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба), яка має забезпечувати безпечну діяльність авіаційної галузі та її розвиток згідно з національним законодавством та міжнародними стандартами, нагляд за їх дотриманням усіма експлуатантами, що працюють в Україні.

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань державного нагляду за забезпеченням безпеки авіації, на який покладається:

- державний нагляд за забезпеченням безпеки авіації, сертифікація і реєстрація об'єктів і суб'єктів авіаційної діяльності та її ліцензування, забезпечення діяльності об'єднаної цивільно-військової системи використання повітряного простору, регулювання використання і обслуговування повітряного руху, захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність;
- сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації, здійснення централізованого управління, забезпечення розвитку і наукового супроводу діяльності авіації, забезпечення ефективного використання коштів Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях;
- проведення розслідування авіаційних подій до моменту створення незалежного органу з розслідування.

В Україні експлуатується 44 аеропорти та аеродроми цивільної авіації, майже 100 авіакомпаній мають сертифікат експлуатанта, функціонує Об'єднана цивільно-військова система організації повітряного руху України.

У 2004 році Україна приєдналася до Протоколу про приєднання Європейського співтовариства до міжнародної Конвенції співробітництва в області безпеки аеронавігації "Євроконтроль".

Протягом 2004 року найбільші обсяги робіт щодо розвитку і реконструкції аеропортів виконано в аеропортах "Бориспіль", "Сімферополь", "Одеса".

Продовжувалися роботи з оновлення парку повітряних суден. Поступово мають бути замінені літаки АН-24 на нові АН-140, а в міжнародному сполученні - на АН-74. У 2004 році з державного бюджету було профінансовано будівництво трьох літаків.

З аналізу причин авіаційних інцидентів випливає, що вони виникають внаслідок порушення норм і правил виконання польотів, незадовільного стану повітряних суден, помилок екіпажу повітряних суден і диспетчерської служби аеропорту, а також внаслідок несприятливих погодних умов.

Додаткову небезпеку становить значне поширення використання малих повітряних суден в Україні для авіаційних прогулянок та екскурсій, приватних і комерційних польотів, авіаційних робіт для потреб сільського господарства, нафтогазового комплексу та інших галузей економіки.

Розширився діапазон можливих місць базування цих суден за межами цивільних аеродромів, почастишали випадки їх використання без наявності офіційних дозволів, якими встановлюються вимоги до безпеки польотів, а тому виникла необхідність розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден.

Основними чинниками небезпек на міському електротранспорті залишаються незадовільний технічний стан рухомого складу, контактної і вуличної дорожньої мережі, порушення Правил дорожнього руху.

Майже 80% рухомого складу відпрацювало нормативний термін експлуатації і підлягає списанню, лише 60% загальної протяжності контактних мереж відповідають вимогам Правил експлуатації. Недостатнє фінансування підприємств електротранспорту стримує проведення капітальних ремонтів і оновлення рухомого складу, енергообладнання, контактної мережі, колій, дорожнього покриття на маршрутах, облаштування зупинок, що негативно позначається на якості надання транспортних послуг, призводить до незапланованих припинень руху, підвищує ризики виникнення ДТП, надзвичайних ситуацій.

З метою урегулювання відносин, пов'язаних з діяльністю міського електричного транспорту загального користування, створення сприятливих умов для його розвитку, задоволення потреб громадян у доступних, якісних і безпечних перевезеннях Указом Президента України від 29 червня 2004 року № 1914-IV прийнято Закон України "Про міський електричний транспорт".

Відповідно до Закону, державна політика у сфері міського електричного транспорту проводиться на засадах доступності транспортних послуг для усіх верств населення, пріоритетності розвитку міського електричного транспорту у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля та курортних регіонах, створення сприятливих умов для виробництва вітчизняного рухомого складу та його удосконалення, здійснення державного контролю за його технічним станом та забезпеченням безпеки руху.

Перевізник несе відповідальність за виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів згідно із законодавством та договором про організацію надання транспортних послуг, відшкодування збитків, заподіяних здоров'ю і майну пасажирів, а також довкіллю.

Законом забороняється відключення об'єктів міського електричного транспорту від електропостачання під час пасажирських перевезень, за винятком усунення наслідків аварій у системах електропостачання.

У разі настання надзвичайних ситуацій, стихійного лиха (повінь, пожежа, замети тощо), аварій та катастроф, які призвели до порушення роботи міського електричного транспорту, перевізники вживають невідкладних заходів для ліквідації їх наслідків. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень подають перевізникам допомогу в ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф, у відновленні роботи міського електричного транспорту.

На магістральному трубопроводному транспорті головною проблемою, що суттєво впливає на стан техногенної та природної безпеки, є наявність значної кількості основних засобів виробництва із понаднормативними строками експлуатації. Підвищену екологічну безпеку становлять нафтопереробка, добування і переробка природного газу, транспортування аміаку, резервуарні парки нафтопродуктів, органічних рідин, зливно-наливні естакади, газонаповнювальні компресорні станції тощо.

Незадовільний стан трубопроводів призводить до їх розгерметизації і супроводжується розливом і потраплянням нафтопродуктів у ґрунт, забрудненням поверхневих і ґрунтових вод. Почастішали випадки руйнування трубопроводів під час проведення земляних робіт і прокладання інженерних мереж зв'язку, комунального

господарства внаслідок порушення правил їх виконання. До значних екологічних збитків призводять крадіжки обладнання з об'єктів транспортування нафтопродуктів, несанкціоновані врізання у продуктопроводи сторонніх осіб з метою крадіжки газового конденсату і нафтопродуктів.

Більшість діючих об'єктів потребують реконструкції і модернізації, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням.

Протягом 2004 року побудовано та введено в експлуатацію:

- газопровід Феодосія - Судак в АР Крим;
- газопровід від газорозподільної станції "Овідіополь" до м. Білгород-Дністровського Одеської області, який забезпечує природним газом більше 80 тис. мешканців міста та санітарно-курортну зону;
- газопроводи-відводи до населених пунктів у Дніпропетровській, Миколаївській, Сумській, Тернопільській, Хмельницькій, Чернівецькій областях, завершено реконструкцію аміачно-холодильної установки на Хрещищенському газоконденсатному родовищі "Шебелінкагазвидобування" у Харківській області.

З метою попередження надзвичайних ситуацій на газотранспортній системі працівниками НАК "Нафтогаз України" перевірено і продіагностовано технічний стан понад 3 тис. км газопроводів.

#### *Виконання заходів щодо зменшення шкідливого впливу функціонування транспорту на довкілля та забезпечення екологічної безпеки на транспорті*

У 2004 році підприємствами транспортної галузі на виконання заходів з охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки витрачено 115,765 млн. грн., з них на охорону водних ресурсів - 12,891 млн. грн., охорону атмосферного повітря - 40,146 млн. грн., на використання, зберігання та знешкодження відходів - 1,724 млн. грн., на заходи з охорони та використання земель, надр та мінеральних ресурсів, рослинних ресурсів та тваринного світу - 61,003 млн. грн. власних коштів підприємств.

На автомобільному транспорті здійснюється стимулювання використання природного газу як моторного палива та впровадження на транспортних засобах систем нейтралізації відпрацьованих газів.

Основним шляхом зменшення негативного впливу автотранспорту на довкілля слід вважати невідкладне запровадження в Україні сучасних екологічних вимог міжнародних стандартів до транспортних засобів (правил ЄЕК ООН та директив ЄС), ефективного механізму технічного регулювання допуску транспортних засобів до експлуатації за їх екологічними показниками. У 2004 році придбано газоаналітичну систему для оснащення першого в Україні випробувального центру.

На підприємствах залізничного транспорту побудовано пункти екологічного контролю тепловозних дизелів, проводиться регенерація відпрацьованих масел та електролітів, зменшено використання свіжої води, зменшено обсяги скидів стічних вод, викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, покращено ситуацію з використанням, зберіганням та знешкодженням відходів виробництва.

На Укрзалізниці розпочато виробництво та експлуатацію вітчизняних пасажирських вагонів із замкнутою, екологічно чистою системою збору господарсько-побутових стоків.

За даними залізниць, протягом 2004 року сталося 63 транспортні події при перевезенні небезпечних речовин, з них у 44 випадках сталося забруднення навколишнього природного середовища, в основному нафтопродуктами. Основними причинами, що призвели до аварій, були порушення вантажовідправниками вимог

нормативно-правових документів щодо наливу цистерн, умов навантаження та кріплення вантажів.

На морському і річковому транспорті в портах України здійснюються збір та утилізація нафтоводяних сумішей, які видаляються з суден, очищення стічних вод в системах місцевої каналізації, накопичення та інсинерація сміття, у тому числі харчових відходів.

Видалення з суден забруднених вод проводиться спеціальними суднами, при бункеруванні суден рідким паливом на воді обов'язково виставляються бонові загородження для запобігання розливу нафти в акваторії порту, тверді відходи забираються з суден і відвантажуються у контейнери.

#### *Виникнення надзвичайних ситуацій на транспорті у 2004 році*

Протягом 2004 року зафіксовано 51 випадок транспортних аварій (катастроф), які було віднесено до надзвичайних ситуацій (НС), з них: 1 державного, 5 місцевого та 45 об'єктового рівня. У 2004 році кількість НС зменшилася в 1,2 раза порівняно з попереднім роком (60 НС).

У територіальному розрізі надзвичайні ситуації виникали у Вінницькій (2 випадки), Дніпропетровській (4), Донецькій (4), Житомирській (1), Закарпатській (1), Запорізькій (1), Київській (2), Кіровоградській (3), Луганській (2), Львівській (3), Миколаївській (2), Одеській (5), Полтавській (2), Рівненській (1), Сумській (2), Харківській (1), Херсонській (2 випадки), Черкаській (3), Чернівецькій (1), Чернігівській (2) областях, містах Києві (2), Севастополі (2) та в Автономній Республіці Крим (2 випадки).

Один випадок транспортних аварій (катастроф) стався поза межами України: аварія вертольота Мі-8 поблизу населеного пункту Кавакдарі повіту Мілас (провінція Мугла південно-східної частини Туреччини).

У Волинській, Івано-Франківській, Тернопільській та Хмельницькій областях протягом 2004 року не було зафіксовано жодної надзвичайної ситуації на транспорті.

Зменшення загальної кількості надзвичайних ситуацій на транспорті у 2004 році сталося, головним чином, внаслідок зменшення у 2 рази аварій на залізницях, в 1,6 раза аварій на автомобільному та водному транспорті. Аналіз динаміки кількості надзвичайних ситуацій на транспорті упродовж 2004 року виявив тенденцію до значного їх коливання - від 1 НС у січні і жовтні до 6 - у березні, травні, липні і 7 НС - у вересні.

Безпосередніми місцями виникнення надзвичайних ситуацій на транспорті були автомобільні дороги, залізничні станції, колії та переїзди, порти, акваторія Чорного моря, ділянки магістральних продуктопроводів.

Серед НС техногенного характеру на транспорті частка катастроф на автомобільному транспорті є найбільшою. Головними причинами цих НС є порушення Правил дорожнього руху водіями транспортних засобів при перевезеннях вантажів і пасажирів, причому особливо тяжкі наслідки мають аварії пасажирських автобусів як на автодорогах, так і на залізничних переїздах.

НС державного рівня зареєстровано у травні 2004 року на залізничному переїзді станції Ташбунари Ізмаїльського району Одеської області, де сталося зіткнення приватного пасажирського автобуса з вантажним потягом. Внаслідок катастрофи загинуло 18 та 26 осіб постраждало.

Важкі наслідки мала НС на автомобільному транспорті у Черкаській області на 212 кілометрі автошляху Київ - Одеса у серпні, де внаслідок зіткнення двох пасажирських мікроавтобусів загинуло 9 осіб та 14 осіб (з них 4 дитини) з травмами різних ступенів важкості госпіталізовано до Уманської районної та міської лікарень.

Трагічною за своїми наслідками була аварія, що сталася у грудні на автодорозі Охтирка - Грунь у Сумській області, де внаслідок зіткнення пасажирського

мікроавтобуса з вантажним автомобілем загинуло 9 та 6 осіб постраждало.

НС на залізничному транспорті виникали у Донецькій, Кіровоградській, Рівненській, Харківській і Херсонській областях. Причинами цих аварій були незадовільний технічний стан залізничних колій і рухомого складу.

До аварій на магістральних продуктопроводах у Дніпропетровській, Луганській і Чернігівській областях призводили спроби крадіжок нафтопродуктів шляхом несанкціонованих врізань у трубопровід.

Розподіл надзвичайних ситуацій на транспорті за видами наведено в таблиці.

*Розподіл надзвичайних ситуацій на транспорті за видами*

Код НС	Надзвичайні ситуації техногенного характеру Транспортні аварії (катастрофи)	2003 рік	2004 рік
10100	Загальна кількість, всього	60	51
	У тому числі:		
10110	Аварії на транспорті з викиданням (загрозою викидання) небезпечних та шкідливих речовин	0	2
10113	Аварії на транспорті з викиданням (загрозою викидання) НХР	4	6
10114	Аварії на транспорті з загрозою розливання пально-мастильних матеріалів	4	5
10120	Аварії на транспорті, у які потрапили керівники держави та народні депутати України	0	3
10130	Аварії на залізницях, у тому числі метрополітені, з тяжкими наслідками (катастрофи)	10	5
10140	Аварії на водному транспорті	3	1
10141	Аварії риболовецьких і рибпромислових суден	2	1
10144	Аварії пасажирських суден	0	1
10150	Авіаційні катастрофи	1	0
10152	Авіаційні катастрофи поза аеропортами та населеними пунктами	2	4
10160	Аварії на автотранспорті	1	2
10161	Аварії автотранспорту на шляхах	20	12
10162	Аварії автотранспорту на мостах, у тунелях, на залізничних переїздах	5	2
10171	Аварії на магістральних газопроводах	4	0
10172	Аварії на нафтопроводах та продуктопроводах	2	6
10180	Аварії на міському транспорті	1	0
10182	Аварії на міському пасажирському транспорті, іншому	1	1
	Постраждало, осіб	352	239
	з них загинуло, осіб	146	102
	у тому числі загинуло дітей	5	1

Аналіз причин виникнення НС на транспорті показав, що порушення Правил дорожнього руху водіями транспортних засобів, Правил пілотування і судноплавства призвели до аварій майже у 59% випадків, внаслідок незадовільного технічного стану транспортних засобів і комунікацій - 27%, внаслідок протиправних дій осіб - 10 % і в 4% випадків - внаслідок порушення вимог безпеки під час експлуатації транспортних засобів і несприятливих погодних умов.

Внаслідок цих надзвичайних ситуацій було пошкоджено 73 матеріальні об'єкти, які належали до державної (14 об'єктів), колективної (15) та приватної (44) форм власності. Таким чином, найбільша частка пошкоджених внаслідок надзвичайних ситуацій транспортних засобів, майже 60% від загальної кількості, припадає на засоби, що належать до приватної форми власності, причому 40 об'єктів зазнали пошкоджень внаслідок порушення Правил дорожнього руху водіями транспортних засобів.

Зменшення кількості надзвичайних ситуацій обумовило відповідне зменшення

кількості постраждалих від їх наслідків порівняно з попереднім роком. Кількість постраждалих зменшилася майже в 1,5 раза, загинуло на 44 особи менше, ніж у 2003 році.

Розподіл транспортних аварій (катастроф), кількість загиблих і постраждалих у транспортних аваріях у 2004 році за регіонами наведено в таблиці.

Регіони	Кількість НС	Загинуло людей (з них дітей )	Постраждало людей (з них дітей)
АР Крим	2	7	-
Вінницька	2	2 (1)	-
Дніпропетровська	4	2	1
Донецька	4	2 (1)	16
Житомирська	1	5 (1)	2
Закарпатська	1	-	-
Запорізька	1	5	2
Київська	2	1	15 (14)
Кіровоградська	3	5 (1)	3 (1)
Луганська	2	-	-
Львівська	3	8 (2)	1
Миколаївська	2	3 (2)	10 (8)
Одеська	5	18	26 (3)
Полтавська	2	1	3
Рівненська	1	-	-
Сумська	2	14 (1)	10 (2)
Харківська	1	-	-
Херсонська	2	2	-
Черкаська	3	19 (1)	17 (5)
Чернівецька	1	3 (1)	13
Чернігівська	2	-	-
місто Київ	2	-	16
місто Севастополь	2	-	2
За межами України	1	5	-
<b>ВСЬОГО:</b>	<b>51</b>	<b>102 (11)</b>	<b>137 (33)</b>

Матеріальні збитки внаслідок надзвичайних ситуацій на транспорті, які сталися протягом 2004 року, перевищили 761 тис. гривень, що у 1,6 раза менше, ніж у 2003 році.

До ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій залучалися підрозділи МНС, Міністерства транспорту та зв'язку, Міністерства охорони здоров'я, Міністерства внутрішніх справ, інших підприємств і організацій.

Усього було задіяно 1487 чол. особового складу підрозділів та 300 од. техніки, у тому числі 345 чол. особового складу підрозділів та 86 од. техніки МНС України.

Ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій організувалася центральними, місцевими органами виконавчої влади та керівниками підприємств, а при аварії вертольота Мі-8 за межами України залучалися представники Консульської служби МЗС України в Туреччині.

*Пропозиції щодо удосконалення існуючої системи реагування на небезпеки на транспорті з урахуванням оцінки ймовірностей виникнення та особливостей реалізації цих загроз у майбутньому*

Незважаючи на те, що протягом 2004 року зареєстровано значно менше НС на транспорті, ніж у попередні роки, їх частка у загальній кількості НС техногенного характеру залишається високою і перевищує 30%, поступаючись лише кількості НС, пов'язаних із пожежами та вибухами.

До територій з особливо високими ризиками виникнення НС на транспорті відносяться Автономна Республіка Крим, Дніпропетровська, Львівська і Одеська області.

Високі ризики виникнення НС на транспорті залишаються у Донецькій, Київській, Луганській, Миколаївській, Харківській, Херсонській, Хмельницькій і Чернігівській областях.

У Вінницькій, Полтавській і Черкаській областях зберігаються середні показники ризиків, проте вони впритул наблизилися до високого рівня.

Середніми ризиками виникнення НС на транспорті характеризуються території Житомирської, Запорізької, Сумської, Тернопільської областей і м. Києва.

У Волинській, Закарпатській, Кіровоградській, Рівненській, Чернівецькій областях і м. Севастополі низькі рівні ризиків виникнення НС на транспорті впритул наблизилися до середнього рівня.

Мінімальні ризики виникнення НС на транспорті залишаються в Івано-Франківській області.

Упродовж останніх років простежується стійка тенденція до збільшення обсягів вантажних і пасажирських перевезень в Україні, підвищення швидкостей та інтенсивності руху, збільшення обсягів транспортування вантажів магістральними продуктопроводами.

З урахуванням розширення Європейського Союзу і наближення його кордонів до України прогнозується подальше збільшення обсягів транспортних перевезень між ЄС і Україною, транзитних вантажів в інші держави, що потребує активізувати діяльність щодо створення ефективних транс'європейських транспортних коридорів.

Крім цього, Україна взяла курс на європейську інтеграцію і вступ до Світової організації торгівлі, тому головним напрямком діяльності на транспорті у 2005 році має стати впровадження заходів безпеки з урахуванням рішень, вимог та рекомендацій міжнародних організацій у галузі транспорту.

Основні напрямки підвищення безпеки на транспорті:

- удосконалення підгалузевих (по видах транспорту) систем управління безпекою;
- впровадження системи просторово-часового контролю транспортних потоків у країні;
- удосконалення системи запобігання і оперативного реагування на надзвичайні ситуації, пошуку і рятування людей, надання невідкладної допомоги;
- оновлення транспортних засобів і комунікацій, зменшення негативного впливу транспорту на довкілля.