

8. Bozarth C.B., Handfield R.B., Wprowadzenie do zarządzania operacjami i łańcuchem dostaw. Helion, Gliwice 2007.
9. Szymonik A., Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw, Difin, Warszawa, część 1, 2010.
10. Witkowski J., Zarządzanie łańcuchem dostaw, PWE, Warszawa 2003.
11. Олійник Я.Б., Смирнов І.Г. Міжнародна логістика. Навчальний посібник. – К.: Обрії, 2011. – 540 с. – Режим доступу: <http://lgtinfo.com.ua/images/stories/books/miznarodnalogistica/mlr4.pdf>, с.118.
12. Michael Hugos. Zarządzanie łańcuchem dostaw: podstawy / wydanie II. – Wydawnictwo Helion, 2011. – 280 s.
13. Douglas M. Lambert. Supply Chain Management: Processes, Partnerships, Performance. Third edition. – Sarasota: Supply Chain Management Institute, 2008. – 431 s.
14. Szymonik Andrej. Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw /A. Szymonik // część 1. – Difin, Warszawa, 2010. – 214s.
15. Szymonik Andrej. Logistyka i zarządzanie łańcuchem dostaw /A. Szymonik // część 2. – Difin, Warszawa, 2011. – 206 s.
16. Sliwczyński Bogusław. Planowanie logistyczne. Biblioteka Logistyk, Poznań, 2007/ – 377 s
17. Овчаренко Г. Управління ланцюгами постачання підприємства на основі системи SCM / Г. Овчаренко, О. Рудківський // Вісник Хмельницького національного університету. – 2011. – № 3. – Т. 1. – С. 138–142.
18. Kearney A.T. Logistics productivity: the competitive edge in Europe / A.T. Kearney. – Chicago, 1994.
19. Jacoby D., Hodge D. Infrastructure investment: the supply chain connection. Logistics. May 04, 2017 | 6:18 PM [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.supplychainquarterly.com/topics/Logistics/scq200804-infrastructure>.

УДК 65.012.8

ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

Сухорукова Т.Г., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

У статті розглянуті питання охорони праці в державному і галузевому аспектах. Підкреслюється актуальність питання охорони праці, незважаючи на позитивну динаміку виробничого травматизму. Акцентується увага на невідповідність певних показників вимогам МОП. Виділені основні проблеми охорони праці на залізничному транспорті, а також перераховані завдання, які необхідно вирішити для підвищення безпеки праці залізничників.

Ключові слова: охорона праці, виробничий травматизм, професійні захворювання, безпека праці

ПРОБЛЕМЫ ОХРАНЫ ТРУДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Сухорукова Т.Г., к.э.н., доцент (УкрГУЖТ)

В статье рассмотрены вопросы охраны труда в государственном и отраслевом аспектах. Подчеркивается актуальность вопроса охраны труда, несмотря на позитивную динамику производственного травматизма. Акцентируется внимание на несоответствии определенных показателей требованиям МОТ. Выделены основные проблемы охраны труда на железнодорожном транспорте, а также перечислены задачи, которые необходимо решить для повышения безопасности труда железнодорожников.

Ключевые слова: охрана труда, производственный травматизм, профессиональные заболевания, безопасность труда

PROBLEMS OF LABOR PROTECTION ON RAILWAY TRANSPORT

Suhorukova T.G., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USU of RT)

In the article the questions of labor protection in the state and branch aspects are considered. The urgency of the issue of labor protection is emphasized, despite the positive dynamics of industrial injuries. The decline in industrial injuries is largely due to the decline in production, rather than the corresponding preventive measures. Attention is focused on the inconsistency of certain indicators with the requirements of the International Labor Organization. A special imbalance is observed in the ratio of the number of fatal accidents to the total number of accidents at work. The main problems of labor protection in railway transport are outlined, as well as the tasks that must be solved to improve the safety of railway workers.

Key words: occupational safety, occupational injuries, occupational diseases, occupational safety

Для того, щоб люди знаходили щастя в своїй роботі, необхідно три умови: робота повинна бути їм під силу, вона не повинна бути виснажливою і її обов'язково повинен супроводжувати успіх.
Д. Рескін

Постановка проблеми Одним із важливих питань сучасного менеджменту є створення достойних умов праці, які сприяють збереженню здоров'я та працездатності працівників. На залізничному транспорті охорона праці має особливе значення, оскільки транспорт відноситься до галузей підвищеного ризику для життя.

Аналіз останніх досліджень. Оскільки охорона праці - це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних, лікувально-профілактичних заходів і засобів, спрямованих на збереження життя, здоров'я та працездатності людини в процесі трудової діяльності [1], тому можна з упевненістю стверджувати, що багато соціально-

економічних питань так чи інакше пов'язано з питаннями охорони праці. Цей зв'язок робить для науковців та практиків охорону праці важливою наукою.

Деякі вчені вивчають методологію охорони праці [2]. Багато робіт присвячено економічному та соціальному значенню охорони праці. Вчені констатують, що сьогодні близько 38 % від загальних захворювань людей в Україні пов'язано з дією небезпечних і шкідливих факторів у процесі праці. Щорічна загальна сума витрат на фінансування відшкодування заподіяної шкоди потерпілим на виробництві та інших випадках, пов'язаних з незадовільними умовами праці, становить понад 1 млрд. грн [3].

Деякі вчені досліджують фактори, що визначають напрям розвитку охорони праці на вітчизняних підприємствах [4]. Більшість факторів чинять певний моральний і матеріальний тиск на власників підприємства, що змушує їх постійно і систематично займатися питанням охорони праці. Сучасний менеджмент, як ніколи потребує створення науково-обґрунтованої системи управління охороною праці на підприємстві.

Багато наукових робіт присвячено питанням управління охороною праці.

Управління охороною праці - це підготовка, прийняття та реалізація рішень щодо здійснення організаційних, технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів, спрямованих на збереження здоров'я та працездатності людини в процесі трудової діяльності [5, 6].

Невирішені питання. Враховуючи те, що охорона праці за своєю суттю є динамічною наукою, яка зобов'язана відповідати технологічним, організаційним, економічним та іншим змінам, що відбуваються у виробництві, основні її питання потребують постійної уваги та розвитку. Крім того, слід враховувати, що охорона праці, як жодна інша наука носить галузевий характер, тобто має галузеву специфіку.

Метою статті є аналіз стану охорони праці на залізничному транспорті та визначання сучасних проблем охорони праці у залізничній галузі.

Виклад основного матеріалу. Мета охорони праці - забезпечення безпечних, нешкідливих і сприятливих умов праці через вирішення багатьох складних завдань [7]. Невиконання вимог охорони праці, в першу чергу, відображається на загальній статистиці виробничого травматизму (таблиця 1).

Таблиця 1

*Травматизм, пов'язаний з виробництвом
(за даними Державної служби статистики) [8]*

| Показник | 1985 | 1990 | 1995 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 |
|---|-------|-------|------|------|------|------|------|
| Кількість потерпілих з утратою працездатності на один робочий день і більше та зі смертельним наслідком, тис. | 130,3 | 139,6 | 80,5 | 34,3 | 23,1 | 19,4 | 15,8 |
| Відсоток до 1985 року, % | 100 | 107,1 | 61,8 | 26,3 | 17,7 | 14,9 | 12,1 |

Незважаючи на те, що рівень виробничого травматизму скорочується, це не можна врахувати, як позитивний факт. Скорочення травматизму здійснюється при скороченні виробництва, при цьому темпи скорочення виробництва більш високі, особливо у промисловості, будівництві. Стан виробничого травматизму у галузевому ракурсі наведено в таблиці 2.

Таблиця 2

Стан виробничого травматизму, осіб

| Галузь | 2014 | | 2015 рік | | Різниця (+, -) | | 2016 | | Різниця (+, -) | |
|---------------------------------------|--------|---------------|----------|--------------|----------------|--------------|--------|--------------|----------------|--------------|
| | Всього | в т. ч. "СМ"* | Всього | в т. ч. "СМ" | Всього | в т. ч. "СМ" | Всього | в т. ч. "СМ" | Всього | в т. ч. "СМ" |
| Вугільна | 2034 | 99 | 752 | 19 | -1282 | -80 | 864 | 20 | 112 | 1 |
| Гірничорудна та нерудна | 220 | 12 | 207 | 16 | -13 | 4 | 192 | 23 | -15 | 7 |
| Нафтогазовидобувна та геологорозвідка | 19 | 2 | 11 | 4 | -8 | 2 | 23 | 5 | 12 | 1 |
| Енергетика | 135 | 26 | 113 | 18 | -22 | -8 | 136 | 14 | 23 | -4 |
| Будівництво | 263 | 48 | 206 | 35 | -57 | -13 | 184 | 41 | -22 | 6 |
| Котлонагляд, підйомні споруди | 20 | 6 | 10 | 1 | -10 | -5 | 20 | 6 | 10 | 5 |
| Машинобудування | 507 | 23 | 311 | 21 | -196 | -2 | 313 | 19 | 2 | -2 |
| Металургійна | 340 | 25 | 268 | 14 | -72 | -11 | 255 | 12 | -13 | -2 |
| Хімічна | 132 | 15 | 137 | 16 | 5 | 1 | 146 | 10 | 9 | -6 |
| Транспорт | 423 | 71 | 396 | 54 | -27 | -17 | 364 | 70 | -32 | 16 |
| Зв'язок | 74 | 8 | 60 | 8 | -14 | 0 | 60 | 1 | 0 | -7 |
| Газова промисловість | 51 | 8 | 48 | 2 | -3 | -6 | 36 | 2 | -12 | 0 |
| Житлокомунгосп | 171 | 9 | 141 | 14 | -30 | 5 | 167 | 34 | 26 | 20 |
| Агропромисловий комплекс | 691 | 95 | 602 | 84 | -89 | -11 | 578 | 83 | -24 | -1 |
| Деревообробна промисловість | 76 | 9 | 83 | 5 | 7 | -4 | 51 | 2 | -32 | -3 |
| Легка та текстильна промисловість | 25 | 0 | 17 | 0 | -8 | 0 | 22 | 0 | 5 | 0 |
| Соціально-культурна сфера та торгівля | 1137 | 92 | 898 | 64 | -239 | -28 | 1017 | 58 | 119 | -6 |
| Разом | 6318 | 548 | 4260 | 375 | -2058 | -173 | 4428 | 400 | 168 | 25 |

* СМ – випадки зі смертельним результатом

Лідерами, з точки зору статистики травматизму, є вугільна галузь, соціально-культурна сфера і торгівля. Крім того, серед аутсайдерів слід відмітити аграрно-промисловий комплекс.

Рівні виробничого травматизму і професійної захворюваності є основними показниками стану охорони праці в тій чи іншій сфері економічної діяльності, регіоні та в цілому в державі. Нинішній його стан в державі профспілки оцінюють як критичний. Не дивлячись на щорічну оптимістичну динаміку зниження кількості нещасних випадків, пов'язаних з виробництвом, за даними Держгірпромнагляду, рівень травматизму на виробництві в Україні залишається високим [9].

В Україні зберігається вкрай низький рівень співвідношення кількості нещасних випадків зі смертельним наслідком до загального числа нещасних випадків на виробництві. За даними

Міжнародної Організації Праці це співвідношення, в середньому у світі, складає від 1 до 730 (і це при тому, що у більшості країн статистичні спостереження враховують нещасні випадки з непрацездатністю 3 дні і більше).

У країнах Європи аналогічний показник становить, наприклад: у Німеччині - з 1 до 1280, Словаччині - з 1 до 280, Польщі - з 1 до 140. Проте, аналогічний показник по Україні щорічно погіршувався – з 1 до 11,2 (2009) до 1 до 9,0 (2013), складаючи у середньому з 1 до 10,0, а в окремих областях він становив – від 1 до 3,1 (Закарпатська, 2011) до 1 до 29,5 (Донецька, 2009), відмінність у цих показниках складає 9,5 разів [10].

На підприємствах інфраструктури питання охорони праці зберігають свою актуальність, про що свідчать дані рисунку 1.

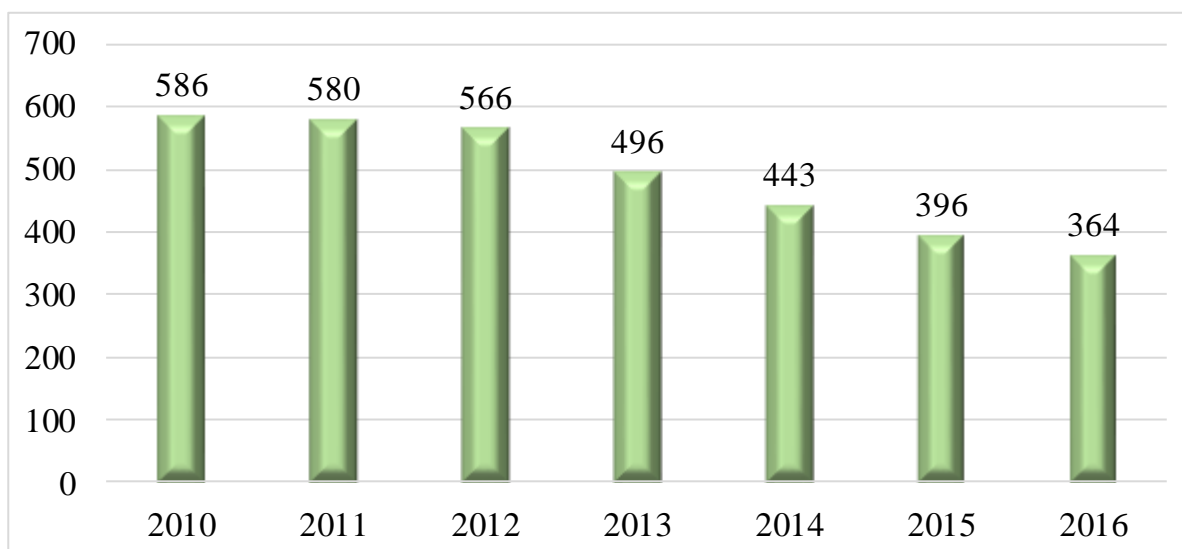


Рис. 1. Кількість випадків виробничого травматизму на транспорті

Варто відмітити позитивну динаміку виробничого травматизму на підприємствах транспорту. Але й досить ці показники перевищують показники розвинутих країн.

Питання охорони праці завжди знаходяться в центрі уваги на залізничному транспорті, адже від того, як ведеться робота в цьому напрямку, залежать життя та здоров'я не тільки

працівників залізниці, але й пасажирів, а також усіх, хто так чи інакше має справу із залізницею.

Крім того, реформування Укрзалізниці потребує перегляду всіх напрямків діяльності українських залізниць, у тому числі у сфері охорони праці.

Органами управління охороною праці є Управління залізниці, дирекції залізничних перевезень, галузеві служби та відокремлені підрозділи, що мають право приймати управлінські рішення в межах своєї компетенції та стежити за виконанням прийнятих рішень.

Слід вказати, що на залізницях збережена традиція проведення тижня охорони праці, якій завершується 28 квітня у Всесвітній день охорони праці. Укрзалізницею розроблені заходи щодо поліпшення профілактичної роботи із запобіганням виробничого травматизму на залізничному транспорті.

Ще у 2009 році в експлуатацію введена автоматизована система планування, обліку, аналізу і контролю забезпечення працівників залізничного транспорту України спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту. Вона дозволяє підбирати спецодяг та спецвзуття точно за розмірами, забезпечувати залізничників засобами захисту своєчасно і в повному обсязі, а також уникає необхідність створювати сезонні запаси.

Постійна увага охороні праці обумовлена специфікою галузі. На залізничному транспорті велика кількість видів робіт виконується на коліях без припинення руху поїздів, що є дуже небезпечним чинником. Особливо цей чинник характерний для працівників дистанції сигналізації і зв'язку, що виконують технологічний процес обслуговування колійних пристроїв: стрілок, сигналів, рейкових кіл і т. п. в обмежений час перерви руху поїздів.

Ще з більшою небезпекою виконуються роботи при пошуку й усуненні несправності пристроїв, що викликають, найчастіше, затримку в русі поїздів. Чітка організація і безпечна технологія виконання таких робіт є запорукою винятку виробничого травматизму [11].

Основними проблемами, з якими на сьогодні вимушені стикатися фахівці із охорони праці під час виконання завдань щодо забезпечення безпечних та нешкідливих умов праці, є:

- недосконалість нормативно-правової бази з питань охорони праці: скасовано дію низки важливих документів, а замість них тимчасово відновлені старі, ще радянські (Правила будови і безпечної експлуатації посудин, що працюють під тиском (1987 року), Правила будови і безпечної експлуатації парових і водогрійних котлів (1966 року)); деякі нормативні документи відмінені без введення замість них нових (скасовано дію ДСТУ 2448-94 «Кисневе різання. Вимоги безпеки»); нові нормативні документи з охорони праці (НПАОП), що приймаються на державному рівні, мають узагальнений характер із переліком посилань на інші документи, що робить використання таких документів незручним, особливо в лінійних підрозділах, де відсутній доступ до нормативних баз;

- виконання робіт із застосуванням машин та обладнання, термін експлуатації яких, установлений виробником, закінчився (на сьогодні до таких належить до 80% вантажопідіймальних кранів, котлів та посудин, що працюють під тиском). Для такого обладнання проводяться додаткові опосвідчення та продовжується строк їх використання;

- відсутність достатнього фінансування заходів з охорони праці. Згідно із Законом України «Про охорону праці» витрати на охорону праці

становлять не менше 0,5 відсотка від фонду оплати праці за попередній рік. Оскільки за останні роки в економіці спостерігаються кризові явища та доводиться працювати за скороченим робочим тижнем, розміри фінансування заходів з охорони праці, на жаль, не збільшуються.

Висновки. Для підвищення безпеки праці на залізницях, на сьогодні, необхідно:

- проведення робіт щодо перегляду документів з охорони праці, що були прийняті ще за радянських часів Міністерством шляхів сполучення СРСР, та приведення їх у відповідність до чинного законодавства;

- вдосконалення системи ідентифікації небезпек, оцінювання ризиків та внутрішній аудит системи управління охороною праці, які запроваджені міжнародним стандартом OHSAS 18001:2007;

- приведення технічного стану обладнання до сучасних умов безпеки праці (забезпечення додатковими запобіжними засобами тощо);

- проведення заходів щодо підвищення особистої відповідальності працівників за дотримання ними безпечних методів праці.

Практики вважають, що з метою адаптації охорони праці до сучасних умов на залізничному транспорті необхідно, в першу чергу, створити єдину корпоративну систему управління охороною праці (СУОП) для ПАТ «Українська залізниця», що дозволить запровадити політику підприємства у сфері охорони праці, підвищити рівень безпечності виконання робіт на підприємстві, зменшити та запобігти впливу небезпечних чинників на працівників [12,13].

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Про охорону праці [Електронний ресурс]: закон України від 14 жовтня 1992 року - Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2694-12>

2 Ивановская Л.В. Управление персоналом: теория и практика. Кадровая политика и стратегия управления персоналом: учебно-практическое пособие / Л.В. Ивановская. - М.: Проспект, 2013. - 64 с.

3 Охорона праці, її предмет, об'єкт, методологічні основи [Електронний ресурс]. - Режим доступу: https://www.google.com.ua/search?Q=%D0%BC%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%8F+%D0%BE%D1%85%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%BD%D0%B8+%D0%BF%D1%80%D0%B0%D1%86%D1%96&gws_rd=cr&dcr=0&ei=IXYzWubrBajF6QSzwYmgDw

4 Панченко С.В. Социально-экономические аспекты высокоскоростного железнодорожного транспорта: учебник / С.В. Панченко, В.Л. Дикань, А.А. Каграманян, Т.Г. Сухорукова. - Харьков: «Диса плюс», 2016. - 232 с.

5 Жидецкий В. Ц. Основы охорони праці / В. Ц. Жидецкий. - Л.: УАД, 2006. - 336 с.

6 Дикань В. Л. Економіка праці на підприємствах залізничного транспорту: навч. посібник / В.Л. Дикань, Ю. В. Елагін, Т.Г. Сухорукова. - УкрДАЗТ, 2012. - 345 с.

7 Дикань В. Л. Організація виробництва: навч. посібник / В. Л. Дикань, В. О. Мельник. - Харків: ТОВ "РИФ", 2007. - 255 с.

8 Офіційний сайт статистики України [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/?lang=uk-UA>

9 Основи охорони праці: підручник / К.Н. Ткачук, М.О. Халімовський, В.В. Зацарний [та ін.]. - 2-ге вид. - Харків: Основа, 2006. - 448 с.

10 Аналіз стану виробничого травматизму та умов праці на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу та галузі поштового зв'язку за 2014 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/analiz_avar_2014.pdf.

11 Дикань В. Л. Забезпечення ефективності інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту: монографія / В. Л. Дикань, В. О. Зубенко. – Х.- УкрДАЗТ, 2008. – 194 с.

12 Козодой Д.С. Вимоги до сучасної системи управління охороною праці підприємств залізничного транспорту / Д.С. Козодой // Весник ХНАДУ, вып. 59, 2012. – с. 95 – 99.

13 Сусленко В. Необхідно створити єдину корпоративну систему управління охороною праці в ПАТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс] / В. Сусленко. – Режим доступу: <http://ukrrailways.com/intervyu/1783-valerij-suslenko-neobkhdno-stvoriti-edinu-korpo-rativnu-sistemu-upravlinnya-okhoronoyu-pratsi-dlya-pat-ukrzalznitsya.html>

УДК 658.7:656.2

АКТУАЛЬНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ

*Устенко М.О., к.е.н., доцент,
Івашкевич В.С., магістр (УкрДУЗТ)*

У статті розглянуто питання інтеграції логістичної системи в процес управління підприємствами транспорту та її впливу на конкурентоспроможність. Визначено, що підвищення ефективності інтегрованої логістичної системи є одним з основних чинників забезпечення конкурентних переваг підприємства. Проведено дослідження впливу макрологістичних систем на функціонування мікрологістичних систем, на основі якого побудовано механізм впливу ключових компетенцій логістики у забезпеченні конкурентоспроможності підприємства, який запропоновано розуміти як процес прийняття управлінських рішень щодо закупівлі, виробництва, збуту за умови інтеграції ключових компетенцій логістики з урахуванням впливу внутрішнього та зовнішнього середовища у загальній стратегії підприємства, що дозволяє використовувати сучасні технології логістичного менеджменту з метою забезпечення ефективності інтегрованої логістичної системи та високого рівня конкурентоспроможності підприємства.

Ключові слова: логістика, логістична система, логістичний підхід, інтеграція, конкурентоспроможність, підприємство, транспорт