

СИСТЕМА УПРАВЛІННЯ БЕЗПЕКОЮ У ТРАНСПОРТНІЙ ГАЛУЗІ

Курепін В.М. – канд.екон.наук, *kypins@ukr.net*
Миколаївський національний аграрний університет
Україна, м. Миколаїв

SAFETY MANAGEMENT SYSTEM IN THE TRANSPORT INDUSTRY

Kurepin V.M. – Candidate of Economic Sciences, *kypins@ukr.net*
Mykolaiv National Agrarian University
Ukraine, Mykolaiv

Abstract. *The process of managing transport safety risks should be continuous, systematic and comprehensive. It is a guided and purposeful approach to security that has goals, clear and timely planning, centered on a positive outcome. Fulfillment of duties in this process requires a culture of safety from the participants of transportation, both from professional carriers and from citizens themselves. There must be a transformation from a culture that tolerates human losses to one that expects and demands safety.*

Keywords: *security policy, risks, liability, carriers, relationships.*

Актуальність дослідження зумовлена прагненням дослідити реальний стан справ, шляхи впровадження політики безпеки, вплив зовнішніх та внутрішніх умов на культуру безпеки в робочому середовищі.

Метою роботи є проведення оглядового аналізу організаційної діяльності щодо ставлення та поведінку співробітників транспортної галузі щодо безпеки.

Управління безпекою в такій галузі, як транспортна, повинна бути послідовною та інтегрованою в реальний стан виробничого середовища [1]. Вона знаходиться під впливом ринкової ситуації, державного нагляду та законодавства України (нормативно-правових актів з безпеки).

Основа належної та вимогливої галузевої системи управління безпекою заснована на припущенні існування факторів небезпеки та ризиків. Але поруч з таким твердженням є попереджувальні заходи за допомогою яких виявляються та вирішуються такі проблеми.

Суть системи управління безпекою для українських перевізників, забезпечення розвитку і покращення безпеки всіх видів транспорту в Україні [2], за рахунок правильно розставлених акцентів, отримання прибутку та якомога безпечніших умов праці. Шляхи досягнення системою безпеки позитивних результатів:

- підвищення відповідальності учасників транспортних перевезень [3];
- визначення загальних правил для управління та регулювання заходів безпекових заходів;

- зменшення кількості аварій та їх наслідків за рахунок безпечного перевезення пасажирів і вантажів;
- усунення факторів, які спричинюють небезпеки (нещасні випадки, травмування);
- мінімізації наслідків негативного впливу на навколишнє середовище.

Українське законодавство у транспортній галузі на жаль не усуває усіх безпекових проблем [4], а система управління безпекою виглядає, як парасолька яка дозволяє перевізникам тільки пристосуватися до вимог чинних норм, правил та стандартів.

На жаль, травми та смерті в процесі трудової діяльності перевізників ще є значною загрозою суспільному життю, тому тема дорожньої безпеки в управлінні професійними ризиками є пріоритетною проблемою охорони праці в галузі. Щоб управляти безпекою та знизити ризики всі правові положення та чинні нормативні вимоги у галузі повинні включати вимоги упереджувального характеру, а підхід до управління ризиками повинен мати розуміння поточної робочої ситуації та ризику.

Крім того, повинно передбачатися взаємозв'язки між культурою безпеки, яка повинна бути частиною загальної культури у галузі, та робочим середовищем. Є пряма залежність від культури безпеки та ставлення й поведінку працівників щодо безпеки. Формальні правила та процедури повинні бути виключені ще на початковому рівні.

На допомогу менеджерам щодо впровадження структурованого та цілісного підходу до управління ризиками у законодавство України ратифіковано міжнародний стандарт ISO 39001:2012. Кожен перевізник має проаналізувати та оцінити ризики, визначити цілі та алгоритм дій, які зменшать кількість смертей і тяжких травм, пов'язаних із аваріями на виробництві [5]. Безпекові фактори умов перевезення включають: безпечні дороги, безпечні водії, безпечних користувачів дороги, заходи та алгоритми дій у надзвичайних транспортних подіях й надзвичайних ситуаціях.

Універсальність вимог стандарту ISO 39001 заключається в тому, що кількість транспортних засобів та кількість водії критично не впливає на управління безпекою підприємств у галузі перевезень. Таке відноситься і до публічних і приватних товариств, що мають відношення до перевезень.

Система управління безпекою у компаніях перевезень буде більш ефективною тільки під контролем державних установ. Безпека на дорогах є спільною відповідальністю усіх учасників процесу перевезень [6]. Системи управління безпекою руху різних видів транспорту повинні бути інтегровані в частину завершеної інтегрованої системи управління безпекою руху на транспорті взагалі.

Діяльність структурних органів, відповідальних за контроль та впровадження системи управління безпекою руху в транспортних компаніях, повинна мати такі елементи:

- установа на державному рівні, що буде координатором всіх інших установ в системі управління безпекою в галузі транспортних перевезень – координуючий елемент;

- інспекційний орган (певна служба з безпеки), який буде розробляти та впроваджувати стратегію планування, встановлювати пріоритети для нагляду, слідкувати виконання її заходів – сутнісний елемент;

- установи поза межами сфери перевезень з основними і допоміжними функціями (органи управління у кризових ситуаціях, установи медичного обслуговування, національна поліція, пожежна охорона тощо) – кооперативний елемент;

- приватні організації та установи (відправники та одержувачі, експедитори, підприємства, що здійснюють перевезення у власних цілях), які отримують дозволи та контролюються від органів безпеки – оперативний елемент.

У сфері безпеки дорожнього руху необхідним елементом системи управління безпекою є інструкція. Вона повинна демонструвати зобов'язання тих, хто керує та сприяє безпеці на транспорті; правила безпеки та інших вимог нормативно-правових актів; стратегічну мету реалізації безпекових заходів; встановити реально досяжні цільові показники безпеки тощо. Такі внутрішні нормативно-правові акти затверджуються на самому вищому галузевому рівні, своєчасно оновлюються та переглядаються [7]. Питання безпеки є важливою вимогою, тому до всіх учасників логістичної системи перевезень на всіх рівнях має бути доведено про вимоги.

Під стурбованість вищого керівництва сприянню безпеці повинно бути чітке та мотивуюче повідомлення про те, що небезпечних подій та пригод можна уникнути. На фоні загального зобов'язання всередині галузі щодо безпеки на транспорті, повинна бути зацікавленість інших учасників транспортних перевезень. Рівень такої зацікавленості має бути рівний або вище загальноприйнятого у цілому по галузі. Демонстрація такого рівня підкреслює важливість дотримання правил безпеки.

Стратегічна мета системи управління безпекою полягає в усуненні дорожньо-транспортних пригод, зменшення ризику виникнення небезпечних пригод, що призводять до смерті, серйозних травм або шкоди природному середовищу.

Якщо встановити цільові показники безпеки (осмислені та досяжні) за якими будуть вимірюватися досягнення кінцевої стратегічної мети перевізник зможе гарантувати безпеку на транспорті. Вони мають бути доступні та легко

зрозуміли як для компанії перевізника, так і для співробітників, водіїв, підрядників і замовників та іншим зацікавленим сторонам.

Висновок. Політика безпеки у транспортній галузі, це взаємовідносини всіх організаційних підрозділів об'єднаних однією ціллю - забезпечити безпеку на всіх рівнях кожного учасника любых перевезень. Охоплюючи мінливі умови сьогодення вона забезпечує безпеку у транспортній галузі. Вона є добровільною та визначає діючі правила безпеки, які виконуються.

Л і т е р а т у р а

1. Іваненко В. С., Курепін В. М. Управління професійними ризиками на вітчизняних підприємствах // Проблеми та перспективи розвитку охорони праці : матеріали XII Всеукраїнської науково-практичної конференції курсантів, студентів, аспірантів та ад'юнктів, м. Львів, 12 травня 2022 р. Львів : ЛДУ БЖД, 2022. С. 97-99. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/11713>.

2. Єгіазарян А. С. Умови праці та фактори їх формування // Актуальні проблеми безпеки життєдіяльності людини в сучасному суспільстві: матеріали Всеукраїнської науково-теоретичної інтернет-конференції, м. Миколаїв, 24 листопада 2021 р. Миколаїв : МНАУ, 2021. С. 95-97. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/10468>.

3. Іваненко В. С., Курепін В. М. Управління розвитком персоналу та його конкурентноспроможністю // Актуальні проблеми безпеки життєдіяльності людини в сучасному суспільстві: матеріали Всеукраїнської науково-теоретичної інтернет-конференції, м. Миколаїв, 24 листопада 2021 р. Миколаїв : МНАУ, 2021. С. 104-107. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/10509>.

4. Іваненко В. М. Практичні аспекти адаптації законодавства ЄС у сфері безпеки і гігієни праці в Україні // Участь молоді у розбудові агропромислового комплексу країни : матеріали 35-ої студ. наук.-теорет. конф., 22-24 березня 023 року, м. Миколаїв. Миколаїв : МНАУ, 2023. С. 74-78. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/13346>.

5. Пряслова Н. М. Працювати, не можна зупинятися: страхування бізнесу під час воєнного стану // Трансформація страхового ринку України в світлі сучасних економічних викликів : матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених, м. Миколаїв, 18-19 квітня 2023 р. Миколаїв : МНАУ, 2023. С. 16-19. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/13437>.

6. Іваненко В. С. Деякі методи оцінки професійних ризиків // Сучасні підходи до охорони праці в закладах професійної освіти : матеріали Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції, Біла Церква, 26 жовтня 2022 р. Біла Церква : БІНПО ДЗВО «УМО» НАПН УКРАЇНИ, 2022. С. 55-59. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/12472>.

7. Іваненко В. С., Бризгалов М. В. Розробка та впровадження інструкцій з охорони праці на підприємствах аграрного профілю // Інформаційно-психологічна та техногенна безпека: історичні аспекти, особливості захисту суспільства та особистості : тези доповідей за результатами тематичного «круглого столу», м. Миколаїв, 9 грудня 2022 р. Миколаїв : МНАУ, 2022. С. 20-23. URL:<https://dspace.mnau.edu.ua/jspui/handle/123456789/12067>.