

## УПРАВЛІННЯ ПРОФЕСІЙНО-ЕКОНОМІЧНИМИ РИЗИКАМИ НА ТРАНСПОРТНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ

**Гриценко Н.В.**, кандидат економічних наук, доцент,  
Український державний університет  
залізничного транспорту, м. Харків, Україна  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-2901-1411>  
**Козодой Д.С.**, кандидат технічних наук, доцент,  
Український державний університет  
залізничного транспорту, м. Харків, Україна  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3615-1815>

За останні десятиріччя транспортні підприємства стали свідками значного прогресу в технологіях, які у поєднанні зі стрімким процесом глобалізації прискорили глибокі зміни в умовах праці людей, як в Україні, так і в усьому світі. Ці розробки значно вплинули на систему охорони праці. У деяких випадках, за рахунок автоматизації транспортного виробництва, рівень небезпеки та ризику було пом'якшено. Однак поява нових технологій породила нові ризики. Водночас на багатьох робочих місцях зберігаються традиційні ризики, а частота нещасних випадків і професійних захворювань залишається неприйнятно високою. В останні роки роль безпеки праці значно зросла, оскільки організації визнали необхідність вирішення двох найважливіших взаємопов'язаних завдань: збереження життя і здоров'я працівників у процесі їх праці з врахуванням економічних ризиків для забезпечення надійного функціонування виробничого транспортного процесу.

Незважаючи на незначні зміни законодавчої бази, на сьогоднішній день в галузі організації праці існує безліч проблемних та невирішених питань. Основними є: недосконалість порядку встановлення страхових тарифів та системи знижок та надбавок до них, які не залежать від умов праці; незначні штрафи порушення вимог охорони праці; системи запобіжних заходів неадаптовані до особливостей транспортного виробництва; недосконалість системи надання компенсацій (у тому числі дострокового виходу на пенсію) за роботу у шкідливих умовах праці; застаріла нормативно-правова база з питань умов та охорони праці (більшість правил та інструкцій з охорони праці не переглядалися понад 5 років); недоліки у навчанні та перевірці знань вимог охорони праці. Ці проблеми вимагають розробки та прийняття комплексу заходів, спрямованих на реформування існуючої системи управління професійно-економічними ризиками на транспортних підприємствах як основи збереження життя та здоров'я працівників.

Процес організації безпечної праці на транспортних підприємствах має свої нюанси, які потрібно враховувати керівникам цих підприємств під час створення безпечних робочих місць. Для того, щоб дотриматися всіх вимог законодавчої бази в галузі охорони праці на транспортному підприємстві та скласти доцільні інструкції, необхідно докладніше розглянути специфіку цього питання з урахуванням раціонального управління ризиками. У загальному розумінні ризик - це діяльність, пов'язана з подоланням невизначеності у ситуації неминучого вибору, в процесі якої є можливість кількісно та якісно оцінити ймовірність досягнення жаданого результату, невдачі та відхилення від мети [2]. Метою цього дослідження є вивчення об'єктивно-логічного зв'язку між процесами управління економічних та професійних ризиків на транспортному підприємстві.

Управління економічними ризиками необхідно розглядати нерозривно з професійними ризиками, оскільки ці елементи пов'язані між собою і безпосередньо впливають на організацію охорони праці транспортного підприємства. Слід зазначити, що це є ключовою процедурою, яка визначає ефективність функціонування всієї системи управління охороною праці для забезпечення безпеки та збереження здоров'я працівників транспортного підприємства. Тобто економічні ризики є наслідком професійних. Відповідно до вимог Кодексу Законів України про працю № 332-VIII, роботодавець зобов'язаний забезпечити систематичне виявлення небезпек та професійних ризиків, їх регулярний аналіз та оцінку, а також розробку заходів, спрямованих на забезпечення безпечних умов та охорони праці, оцінку рівня професійних ризиків [1].

Відношення транспортного підприємства та його співробітників до питань безпеки праці є універсальним, простим та наочним індикатором керованості будь-якої транспортної компанії. Чим вищий рівень культури безпеки на транспортному підприємстві, тим краще керованість підприємством, вище усі його виробничі та економічні показники і тим нижчий рівень виробничого травматизму, аварійності та технічного браку.

Професійно-економічні ризики можуть завдати підприємству збитків, які призведуть як до фізичних, так і до економічних наслідків. Кожна шкода, отримана людиною в робочий час, на робочому місці вимагає фінансового відшкодування [3]. Для ефективного функціонування транспортне підприємство має розробити план профілактичних заходів, які зменшать відсоток негативних ризиків. З цією метою необхідно організувати процес управління професійно-економічними ризиками, включаючи розробку механізму управління ризиками з розрахунком ймовірності сукупної стратегії транспортного

підприємства, який включатиме план профілактичних дій. Виходячи з обмеженості використання на практичному рівні теоретичних напрацювань з питань управління професійно-економічними ризиків діяльності транспортних підприємств, є необхідність у систематизації основних елементів та їх складових. Оптимальна модель управління професійно-економічними ризиками повинна давати відповідь на питання відносно: ризиків, які піддаються управлінню, критеріїв та методик оцінювання ризиків, ефективності управління ризиками. Дієвість управління професійно-економічними ризиками транспортного підприємства потребує визначення пріоритетності управління окремими етапами через велику кількість ризиків, що мають місце на підприємстві, обмеженість трудових та фінансових ресурсів, що унеможливає одночасне управління всією сукупністю ризиків.

В якості загальних етапів організації та управління професійно-економічними ризиками можна виділити кілька основних моментів, які впорядковані на схемі, рис. 1.



**Рис. 1. Загальні етапи організації роботи по управлінню професійно-економічними ризиками на транспортному підприємстві**

Головною метою процедури оцінки та управління професійно-економічними ризиками на транспортному підприємстві є розробка заходів щодо забезпечення безпеки людини на робочому місці, збереження її життя та здоров'я. Для досягнення цієї мети на підставі відповідного аналізу дається оцінка ризиків для кожного робочого місця, при цьому досліджують небезпечні та шкідливі виробничі фактори, безпеки та інші складові, які можуть негативно впливати на життя та здоров'я людини на конкретному робочому місці та нести за собою економічні наслідки [4]. Вимоги нормативних правових актів у галузі охорони праці зобов'язують роботодавця систематично ідентифікувати небезпеки, оцінювати професійно-економічні ризики, керувати та документувати їх, а також інформувати працівників про виявлені небезпеки та ризики. Розробляються заходи щодо забезпечення: аналізу економічної безпеки та визначення типу загрози на підставі чого дають оцінку ймовірності економічних загроз та їх розмірів. Усі ці процедури необхідно поєднувати з корпоративною стратегією транспортного підприємства.

Наприкінці слід зазначити, що лише консолідовані зусилля державних органів виконавчої влади та сторін соціального партнерства дозволять повною мірою реалізувати комплекс заходів поліпшення умов та охорони праці робітників, захистити їхнє життя та здоров'я на транспортному виробництві, а підприємству зберегти фінанси.

#### Литература:

1. Кодекс законів про працю України и № 322-VIII від 10.12.1971 р. (поточна редакція – 05.10.2016 р.). URL: <https://ips.ligazakon.net/document/kd0001?an=1> (дата звернення: 17.01.2025)
2. Бочковський А.П. Оптимізація керування професійними ризиками. *Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності*. 2018. № 17. С. 32-40.
3. Гриценко Н.В., Козодой Д.С. Управління сучасними економічними методами охорони праці. *Збірник наукових праць*. Х. : НТУ «ХП». 2020. № 24(1349) С. 112-115.
4. Маслова О.В., Гончарова І.П. Ризикоорієнтовні підходи в охороні праці: електронний навчальний курс. Біла Церква, БІНПО ДЗВО «УМО» НАПН УКРАЇНИ, 2023. 76 с. URL: <https://binpo.com.ua/wpcontent/uploads/2023/04/%D0%95%D0%9D%D0%9A.pdf> (дата звернення: 17.01.2025).