

3. Впровадити підрозділ корпоративної соціальної відповідальності на підприємстві.

Застосування соціальної відповідальності бізнесу в Україні надасть змогу вирішити ряд соціальних та економічних питань, покращить якість та екологічну безпеку продукції, підвищить імідж та рейтинг компаній на міжнародному ринку.

Список використаних джерел

1. Соціальна відповідальність бізнесу. Українські реалії та перспективи: Інформаційно-аналітичний матеріал [Електронний ресурс]. « Режим доступу: www.svb.org.ua.
2. Керівництво з соціальної відповідальності: проект міжнародного стандарту ISO/DIS 26000 від 14-02-2010 [Електронний ресурс]. « Режим доступу : www.iso.org.
3. Посібник із КСВ. Базова інформація з корпоративної соціальної відповідальності /Кол. автор.: Лазоренко О., Колишко Р., та ін. – К.: Видавництво «Енергія», 2008 – 96 с.
4. СКМ: історія створення звіту за стандартом GRI [Електронний ресурс]. – Режим доступу:http://www.csrukraine.org/skm_istoriya_stvorenniya_zvitu.
5. Агрохолдинг «Мрія» [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.mriya.ua/press_center/company/2013/62.

Summary. The concept of social responsibility and its value of business are defined, the models of corporate social responsibility and stages of its development are presented, the basic directions of introduction of social responsibility of business in Ukraine are detected in the article.

Key words: social responsibility, business, the company, not financial report, social audit.

УДК 331.454:330.13

*Т.М.Тайрова, к хім.н., старший науковий співробітник
ДУ «Національний науково-дослідний інститут
промислової безпеки та охорони праці», м Київ*

ЕКОНОМІЧНІ ТА ДЕМОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМУ НА ВИРОБНИЦТВІ

У статті досліджено економічний та демографічний аспекти дорожньо-транспортного травматизму на виробництві. Визначено складові економічної шкоди, зумовлені виробничим травматизмом зі смертельним наслідком через дорожньо-транспортні пригоди.

Ключові слова: виробничий травматизм, дорожньо-транспортні пригоди, економічні збитки, демографічний аспект.

Постановка проблеми. Дорожньо-транспортні пригоди (далі – ДТП) призводять до загибелі та травмування людей, втрати матеріальних цінностей, завдають суттєві економічні та соціальні збитки. Економічні та демографічні аспекти проблем безпеки дорожнього руху викликають занепокоєння громадськості у всіх країнах світу. В Україні дорожньо-транспортний травматизм входить до десяти основних причин смертності. Відносна кількість загиблих внаслідок ДТП у 7–10 разів більша, ніж у розвинутих країнах. Збитки України від ДТП за останні п'ять років, розраховані за українською методикою, становлять майже 16 млрд грн, що складає 1,4 % від ВВП країни щорічно, а за міжнародною – 3,5 % [1, с. 2–3; 2, с. 2–11].

Внаслідок ДТП, що сталися під час виконання працівниками трудових обов'язків, щорічно отримують тяжкі травми та гинуть біля 500 працівників [3, с. 232–236]. Особливо тривожною ознакою є молодий середній вік травмованих та загиблих у ДТП. При чому, останніми роками спостерігається тенденція до зниження середнього віку травмованих у ДТП як для чоловіків, так і для жінок. Враховуючи прогнозоване збільшення інтенсивності ДТП на виробництві, доцільно визначити їх «внесок» в економічну та демографічну складову загальних збитків від ДТП.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Різні аспекти безпеки дорожнього руху і профілактики правопорушень, обумовлені особливостями цієї сфери, у різному обсязі відображені у дослідженнях, які здійснювали К.К. Афанасьєв, В.К. Гіжевський, М.М. Долгополова, Р.А. Калужний, А.О. Собакар, Х.П. Ярмак та інші. Економічні наслідки дорожньо-транспортної аварійності визначено у роботах А.А. Квасова, А.І. Гоженко, В.О. Лісобея, А.М. Пономаренка, на думку яких сума збитків від ДТП становить близько 16 млрд грн на рік [4, 5, с. 7–9]. Однак, незважаючи на ґрунтовність і обсяг зазначених робіт, існує ще багато невирішених проблем, які потребують додаткового вивчення. Не знайшло належного відображення в наукових розробках галузевої проблематики питання «вартості» ДТП, що сталися під час виконання працівниками трудових обов'язків на виробництві, не з'ясовано загальний обсяг збитків від них.

Метою роботи є визначення економічних і демографічних втрат від виробничого травматизму зі смертельним наслідком внаслідок ДТП.

Виклад основного матеріалу. За оцінками експертів демографічна ситуація й рівень здоров'я населення в Україні є значно гіршим, ніж у більшості країн світу і підвищення уваги до демографічних проблем країни є закономірним. Працездатне населення, як основа трудового потенціалу України, стійко скорочується і причиною цього є не тільки старість, але й зовнішні чинники: хвороби, алкогольні отруєння, ДТП, травми, нещасні випадки на виробництві тощо. Значний внесок у загальний показник щорічної смертності в Україні вносять нещасні випадки внаслідок ДТП на виробництві. Стурбованість викликає той факт, що найбільша кількість загиблих і тяжко травмованих внаслідок ДТП, що сталися під час виконання працівниками трудових обов'язків, припадає на активну вікову групу працівників у віці 35...59 років – 63,6 %. Відмічається також високий рівень травмування внаслідок ДТП молоді у віці 16...34 роки – 31,1 % [3, с.232-236].

З огляду на інтереси економіки країни важливим показником є тривалість працездатного періоду життя людини. Для оцінювання втрат від загибелі працівника на виробництві через ДТП визначимо середній вік загиблого, очікувану тривалість його трудової діяльності до настання пенсійного віку. Для визначення середнього віку загиблих в ДТП використовували дані аналізу матеріалів спеціального розслідування нещасних випадків на виробництві зі смертельним наслідком, що сталися під час виконання працівником трудових обов'язків за період 2005...2011 роки. Розрахунок проводили за формулою, яка відображає суму добутків питомої ваги кількості загиблих через ДТП на середній вік загиблих кожної визначеної вікової групи (1):

$$D = (S_1 \times P_1) + (S_2 \times P_2) + (S_3 \times P_3) + \dots + (S_n \times P_n), \quad (1)$$

де S_1 – середній вік загиблих визначеної вікової групи;

P_1 – питома вага загиблих визначеної вікової групи;

D – середній вік загиблих у ДТП.

Таким чином, підставивши необхідні дані у рівняння (1), отримуємо середній вік працівників загиблих внаслідок ДТП на виробництві – 39,5 років:

$$D = 0,053 \times 22 + 0,126 \times 27 + 0,111 \times 32 + 0,109 \times 37 + 0,135 \times 42 + 0,165 \times 47 + \\ + 0,13 \times 52 + 0,096 \times 57 + 0,096 \times 57 + 0,029 \times 62 = 39,5$$

Оскільки законодавством України визначено пенсійний вік для чоловіків та жінок 60 років, то загиблі на виробництві працівники могли б ще працювати щонайменше 20 років. Аналіз повікового розподілу кількості загиблих через ДТП дозволив провести чітку диференціацію кількості загиблих за віком і виділити найбільш травмонебезпечні групи серед працівників молодшого та старшого вікових інтервалів. При цьому було встановлено, що найбільш травмонебезпечний вік серед молодих працівників становить біля 27 років, а для працівників старшої вікової групи – 47 років. Тривалість життя в Україні становить у середньому 66 років [6]. Отже, молодий працівник, який загинув внаслідок ДТП у віці 27 років, не доживає до рівня середньої тривалості життя в країні 39 років, тобто втрачає майже 60 % свого життя, а працівник старшої вікової групи не доживає що найменше 19 років, і втрачає майже 29 % свого життя.

Одним із факторів, що впливає на чисельність населення в країні, є народжуваність. Рівень народжуваності визначається, в основному, чисельністю й віковою структурою жіночої частини населення. Для оцінки впливу дорожньо-транспортної аварійності на виробництві на темпи природного приросту населення було проведено аналіз динаміки й структури потерпілих у ДТП жінок, які перебували у репродуктивному віці. За результатами аналізу матеріалів спеціального розслідування нещасних випадків на виробництві було встановлено, що щорічно від ДТП гине 18,8 % жінок від загальної кількості загиблих, 55,0 % із них перебувають у репродуктивному віці. У такий спосіб країна щорічно втрачає жінок, які могли б у наступні роки народити дітей і підвищити рівень народжуваності в країні. Оскільки середній вік загиблої внаслідок ДТП на виробництві жінки становить 30 років, то ще принаймні 15 років кожна загибла жінка потенційно могла б народити дитину або навіть декількох дітей.

Виробничий травматизм зі смертельним наслідком не тільки негативно впливає на трудовий потенціал країни, але і спричиняє значні економічні збитки. Тому визначення економічних наслідків дорожньо-транспортного виробничого травматизму є важливим і актуальним як на рівні держави, так і на рівні виробництва. Збиток підприємства, на якому стався нещасний випадок зі смертельним наслідком через ДТП може бути оцінено за такими показниками:

- втрата доходу підприємства через зменшення обсягу послуг, що надаються на даному транспортному засобі, до з'ясування причин нещасного випадку;
- витрати на відновлення і ремонт устаткування, транспортних засобів, що були зруйновані або пошкоджені внаслідок нещасного випадку;
- відшкодування витрат на розслідування нещасного випадку;
- збитки внаслідок пошкодження вантажу;
- витрати на заробітну плату особам, які брали участь у наданні першої медичної допомоги потерпілим і в ліквідації наслідків нещасного випадку;
- витрати, пов'язані з підбором і додатковим навчанням персоналу, який замінює загиблого;
- виплата допомоги сім'ї загиблого.

Витрати Фонду соціального страхування від нещасних випадків на виробництві та професійних захворювань України (далі – Фонд) складаються з таких показників: відшкодування шкоди особам, які перебували на утриманні загиблого; виплати пенсій у зв'язку з втратою годувальника, який помер внаслідок нещасного випадку; організації поховання загиблого і відшкодування вартості пов'язаних з цим ритуальних послуг.

Якщо розглядати кожен нещасний випадок, що стався на виробництві не тільки з позиції роботодавця та Фонду, а ще й з позицій держави, то економічні наслідки мають додатково включати витрати на відтворення одного працівника, а саме: виплати матері майбутнього працівника по вагітності та при народженні дитини; виплати допомоги по догляду за дитиною до трирічного віку; витрати, пов'язані з утриманням дитячих садків, загальноосвітніх шкіл, професійних і вищих навчальних закладів, включно виплати стипендій (з урахуванням професійної кваліфікації та освіти). Крім цього, у разі загибелі працівника внаслідок ДТП, мають враховуватись зменшення платежів до бюджету як податку на доходи фізичних осіб і відрахування в державні позабюджетні фонди з прибутку підприємства.

За оцінками аналітиків в Україні витрати держави, пов'язані зі шкільною та професійною підготовкою до станка на заводі, становлять 50–200 тис. грн і щонайменше таку ж суму втрачає держава у разі загибелі людини в найбільш працездатному віці. Враховуючи, що щорічно гине від ДТП на виробництві понад 100 працівників, держава щорічно втрачає щонайменше 40 млн грн. Крім цього, окремі виплати, пов'язані з виробничим травматизмом внаслідок ДТП виплачені членам сімей та утриманням померлих без урахування страхових внесків до Фонду щорічно становлять щонайменше 200 000 грн.

Безумовно, що для повноти та об'єктивності розрахунку економічних наслідків дорожньо-транспортного травматизму зі смертельним наслідком на виробництві необхідно правильне визначення структури витрат. Без повного визначення та врахування всіх витрат складно оцінити реальні економічні масштаби ДТП на виробництві і окреслити заходи щодо його запобігання.

Висновки. Досліджено економічний і демографічний аспекти дорожньо-транспортного травматизму на виробництві. Розглянуто критерії оцінки збитків від летальних ДТП на виробництві та визначено необхідність розробки в Україні методики оцінювання економічних збитків від дорожньо-транспортної смертності на виробництві.

Список використаних джерел

1. Березовський М.В. Все для будівництва та ремонту доріг / М.В. Березовський // Стан і перспективи розвитку автомобільних доріг в Україні. – К. – 2006. – №1. – С. 2–3.
2. Редзюк А.М. Державна концепція підвищення безпеки дорожнього руху в Україні // Автошляховик України. – 2006. – №3. – С. 2–11.
3. Таїрова Т.М. Прогнозування виробничого дорожньо-транспортного травматизму в Україні // Т.М. Таїрова / Вестник ХНАДУ: Сб. научн. тр.–Харьков: ХНАДУ.– 2012.– Вып. 59. – С. 232–236.
4. Квасов А.А. Финансовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения: автореф. дис. на соискание учен. степени канд. эконом. наук / А.А. Квасов. – М., 2007. 24 с.
5. Гоженко А.І. Можливості вдосконалення медичних заходів по безпеці автотранспорту в Україні / А.І.Гоженко, В.О. Лісобеї, А.М. Пономаренко // Актуальные проблемы транспортной медицины: окружающая среда, профессиональное здоровье, патология. – 2009. – № 3 (17). – С. 715.
6. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року: Закон України від 21.10. 2010 N 2818-VI // ВВР – 2011. – № 26.

Summary. *In the article economic and demographic aspects of production traumatism in road traffic accidents are investigated. Constituents of economic harm, which are predefined a mortal end in road traffic accidents, are determined.*

Key words: *production traumatism, road traffic accidents, economic losses, demographic aspect.*