

**МІНІСТЕРСТВО ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ФАРМАЦЕВТИЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет фармацевтичних технологій та менеджменту
Кафедра менеджменту, маркетингу та забезпечення якості у
фармації**

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

**на тему: РОЗРОБКА ЗАХОДІВ ЩОДО ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ
ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ АТ «УКРАЇНСЬКА
ЗАЛІЗНИЦЯ»**

Виконав:
здобувач вищої освіти
2 курсу, групи 1
спеціальності 073 Менеджмент
освітньої програми
Якість, стандартизація та
сертифікація
Віталій УСТИМЕНКО

Керівник:
доцент закладу вищої освіти
кафедри менеджменту, маркетингу
та забезпечення якості у фармації
канд. фармац. наук, доц.
Тетяна ЗБОРОВСЬКА

Рецензент:
начальник “Локомотивного депо
Полтава” АТ “Українська залізниця
Андрій ЧЕПУРНИЙ

Харків – 2025 рік

АНОТАЦІЯ

Оцінка економічного збитку та ефективність природоохоронних заходів допомагають визначити доцільність ініціатив і знижують екологічні ризики. Наявність фахівця, який оцінює екологічні заходи та контролює їх виконання, сприяє підвищенню рівня екологічної обізнаності та соціальної відповідальності підприємства.

Структура і обсяг кваліфікаційної роботи: кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, переліку посилань 39 найменувань, 7 додатків, і містить 9 рисунків, 7 таблиць. Повний обсяг кваліфікаційної роботи складає 56 сторінок.

Ключові слова: укрзалізниця, управління екологічними ініціативами.

ABSTRACT

Assessing the cost-effectiveness and effectiveness of environmental treatments helps to assess the effectiveness of initiatives and reduce environmental risks. The presence of a leader who evaluates environmental impacts and controls their implementation reflects the increased level of environmental awareness and social responsibility of the enterprise.

Structure and duties of a qualified robot: a qualified robot consists of an entrance, three sections, secondary nuts, a transfer of 39 names, 7 add-ons, and a capacity of 9 drawings, 7 tables. The new requirement for qualified work consists of 56 pages.

Key words: plant management, management of environmental initiatives.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	4
ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1 СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	8
1.1 Стратегічний розвиток залізничного транспорту в Україні	8
1.2 Роль залізниці у національній стратегії розвитку держави.....	15
1.3 Управління локомотивним депо	19
Висновки до розділу 1.....	24
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ТРАНСПОРТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ	25
2.1 Діяльність локомотивного депо АТ «Укрзалізниця»	25
2.2 Аналіз заходів щодо покращення менеджменту залізниці.....	29
Висновки до розділу 2.....	35
РОЗДІЛ 3 ПРАКТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ З ПОЛІПШЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»	36
3.1 Розробка стратегії управління екологічною безпекою підприємства	36
3.2 Формування екологічної політики підприємства	41
3.3. Розробка посадових інструкцій фахівця з екологічної безпеки локомотивного депо	48
Висновки до розділу 3.....	51
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ.....	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ.....	53
ДОДАТКИ.....	56

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ISO – International Organization for Standardization (міжнародна організація зі стандартизації)

АТ – акціонерне товариство

ККП – комплексних комерційних послуг

СУЯ – система управління якістю

Т – локомотивне депо

ВСТУП

АТ «Укрзалізниця» є стратегічно важливою для стабільного розвитку України, її економічної незалежності, безпеки та інтеграції в глобальні транспортні системи. Державна підтримка і модернізація компанії мають критичне значення для зміцнення позицій країни на міжнародній арені.

У 2024 році «Укрзалізниця» досягла рекордних показників у перевезеннях:

- Вантажні перевезення: понад 148 мільйонів тонн за рік.
- Пасажирські перевезення: понад 20 мільйонів осіб другий рік поспіль.

Однак, частка залізничного транспорту у загальному обсязі вантажних перевезень зменшується. Якщо у 2020 році автотранспорт забезпечував 39% всіх вантажних перевезень в Україні, то вже у 2023 році ця частка зросла до 55%

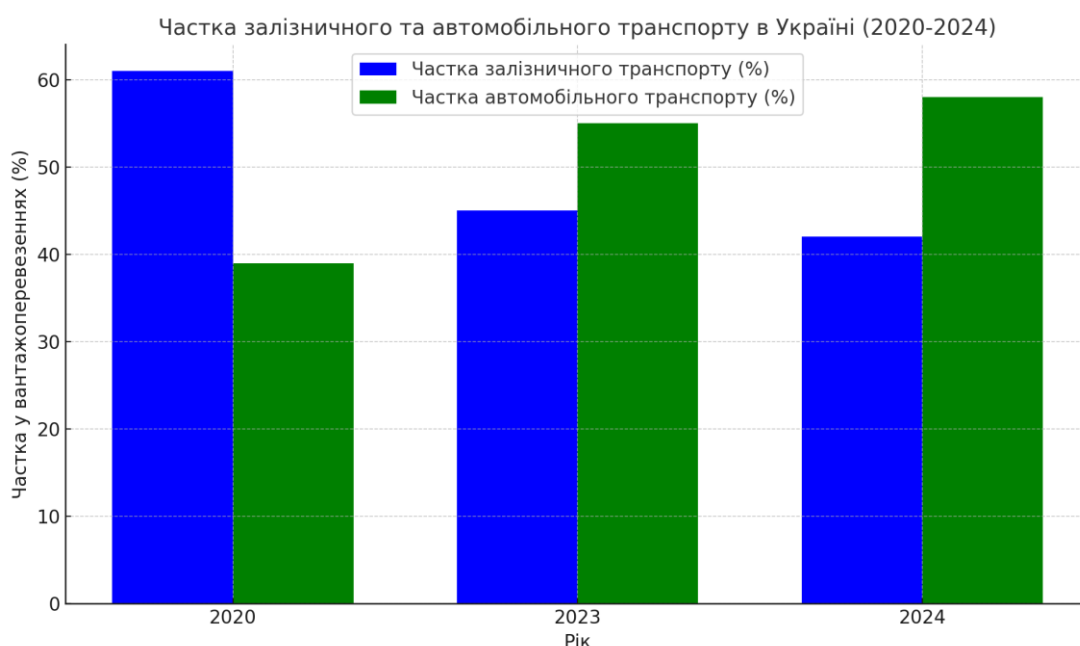


Рис. 1.1 Частка залізничних і автомобільних перевезень у загальному обсязі вантажоперевезень в Україні за період з 2020 по 2024 рік.

З діаграми видно тенденцію до зниження частки залізничного транспорту та зростання популярності автомобільних перевезень в останній період.

Це свідчить про те, що бізнес обирає більш гнучкі й економічно вигідні способи транспортування, залишаючи залізницю поза увагою

Таким чином, хоча «Укрзалізниця» демонструє зростання абсолютних показників перевезень, її частка на ринку вантажних перевезень зменшується, поступаючись автомобільному транспорту [1].

Виробничо-технологічний комплекс залізничного транспорту є складною інфраструктурою, в основі якої лежить мережа залізниць, що забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

Експлуатаційна мережа залізниць України становить майже 19,8 тис. км (без урахування тимчасово окупованих територій, де перевезення українськими залізничниками не здійснюються), з яких понад 47,2% електрифіковано. За обсягами вантажних перевезень українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті.

Вантажонапруженість української залізничної мережі в 3-5 разів перевищує відповідний показник у розвинених європейських країнах. Позитивні зміни, що спостерігаються сьогодні, є результатом реалізації чіткої стратегії розвитку АТ «Укрзалізниця», проведення структурних реформ, оптимізації бізнес-процесів, ефективного управління, підвищення операційної ефективності, посилення фінансової дисципліни та вдосконалення закупівельної діяльності [1].

Незважаючи на значні досягнення національному монополісту потрібно розвиватися, напрацьовувати схеми соціальної відповідальності та активно залучатися до розвитку держави.

Мета роботи. Метою нашої роботи є визначення та розробка заходів щодо підвищення якості діяльності регіональної філії АТ «Українська залізниця».

Об'єкт та предмет дослідження. Об'єктом є діяльність регіональної філії АТ «Українська залізниця», а предметом дослідження є заходи з удосконалення системи управління якістю.

Основні завдання роботи. Для досягнення мети ми:

- вивчаємо вимоги до роботи транспортних компаній;
- проводимо аналіз діяльності організації;
- розробляємо ряд заходів з поліпшення діяльності вітчизняного монополісті залізничних перевезень.

Методи дослідження:

1. Метод контент-аналізу
2. Порівняльний метод
3. Метод системного аналізу
4. Логіко-правовий метод
5. Дедуктивний і індуктивний методи
6. Метод класифікації та систематизації
7. Метод аналізу і синтезу
8. Дискурс-аналіз

Практичне значення отриманих результатів. Запропоновані заходи будуть переглянуті керівництвом філії та введенні до загальної стратегії розвитку регіонального значення.

Дослідження і публікації. «Підвищення якості діяльності регіональної філії АТ «Українська залізниця» на основі системи управління якістю ISO 9001» Збірник матеріалів Актуальні проблеми якості, менеджменту і економіки у фармації і охороні здоров'я: матер. III наук.-практ. internet-конференції з міжнар. участю, Харків, 17.01.2025 р (Додаток А).

Структура і обсяг кваліфікаційної роботи: кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, загальних висновків, переліку посилань 39 найменувань, 7 додатків, і містить 9 рисунків, 7 таблиць. Повний обсяг кваліфікаційної роботи складає 56 сторінок, з яких перелік посилань займає 3 сторінки, додатки – 12 сторінок.

РОЗДІЛ 1 СТРАТЕГІЧНЕ ЗНАЧЕННЯ ТА НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1.1 Стратегічний розвиток залізничного транспорту в Україні

У контексті інтеграції світової економіки дедалі важливішою стає потреба в транспортному забезпеченні для реалізації внутрішньої та зовнішньої торгівлі, яку виконують транспортно-експедиторські компанії. Вони формують транспортний ланцюг, забезпечуючи доставку товарів і послуг кінцевим споживачам.

Глобальна інтеграція, розвиток транспортної інфраструктури, зростання ринку логістичних послуг та поглиблення міжнародного поділу праці обумовлюють необхідність дослідження стану і перспектив розвитку логістики. Логістика є дієвим інструментом підвищення конкурентоспроможності українських компаній. Аналіз ринкових тенденцій дозволяє виявити ключові проблеми в сегменті транспортно-експедиційних послуг на національному рівні.

В Україні логістика розвивається відповідно до світових стандартів, істотно впливаючи на економічний потенціал країни, стимулюючи розвиток суміжних галузей та слугуючи індикатором міжнародної конкурентоспроможності. Необхідність адаптації українських залізниць до сучасних викликів економіки зумовила зростання інтересу до формування стратегій, оскільки без чіткого бачення майбутнього і прогнозування розвитку неможливо розробити ефективні тактичні рішення в умовах складного ринку.

Стратегічне планування передбачає, по-перше, визначення перспектив розвитку галузі чи підприємства, по-друге, застосування сучасних управлінських методів для забезпечення збалансованості та визначення ключових напрямків розвитку. Залізничний транспорт, залежно від конкретних умов і доступних ресурсів, має можливість обирати оптимальну стратегію, зосереджуючись на поточних або довгострокових завданнях.

Стратегія нерозривно пов'язана з поняттям «розвиток», особливо у транспортній галузі, яка є критично важливою для національної економіки, оскільки її функціонування впливає на всі сектори суспільного виробництва та соціальний клімат у країні. Водночас залізничний транспорт повинен враховувати особливості транспортних послуг, які відрізняються від виробництва матеріальної продукції.

Таким чином, вибір стратегії розвитку залізничного транспорту залежить від внутрішніх і зовнішніх умов, ресурсів, можливостей і передбачених ризиків, які повинні враховувати керівники галузі.

Стратегія розвитку залізничної галузі передусім спрямована на підвищення конкурентоспроможності транспортного сектору та отримання додаткового доходу від його діяльності [6]. Вона має бути орієнтована на розширення сфери діяльності підприємств, забезпечуючи розвиток конкретних видів економічної активності для досягнення більшого прибутку.

Стратегія виконує роль не лише інструменту для обґрунтування, формування й реалізації виробничих, науково-технічних, економічних та соціальних цілей, але й механізму регулювання діяльності підприємств до досягнення цих цілей. Водночас вона забезпечує взаємодію залізничного транспорту з ринковим середовищем [5].

Сьогодні залізничний транспорт є однією з ключових інфраструктурних галузей, що задовольняє потреби економіки та населення у різних видах перевезень. Він відіграє важливу роль у територіальному розподілі праці та формуванні економічної спеціалізації регіонів. Залізничний транспорт залишається одним із найбільш розвинутих видів транспорту в Україні завдяки високій пропускній здатності, маневреності рухомого складу та великій експлуатаційній довжині залізничної мережі (понад 22 тис. км, з яких 44,3% електрифіковано).

Реформування структури управління залізничним транспортом є актуальною необхідністю. Акціонування залізниць та створення АТ «Українські залізниці» сприяли прозорості галузі, що підвищує її

інвестиційну привабливість і створює умови для залучення приватних інвестицій.

Залізничні перевезення неможливі без двох ключових компонентів: діючої інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту. Згідно із Законом України "Про залізничний транспорт", інфраструктура включає сукупність будівель, споруд, пристроїв і обладнання, які забезпечують надання повного спектра транспортних і супутніх послуг. До інфраструктури також належать інші об'єкти, зокрема системи охорони навколишнього середовища, інформаційні та управлінські системи, що сприяють ефективному функціонуванню залізничного комплексу [11, 12, 16, 17].

Розвиток транспортної інфраструктури має випереджати темпи загальноекономічного зростання, сприяючи соціально-економічному розвитку країни та її інтеграції у світову економіку [3]. Ефективний розвиток можливий лише за наявності чітко визначених стратегічних цілей і напрямів діяльності.

Основною метою будь-якої транспортної інфраструктури є забезпечення переміщення пасажирських та вантажних потоків за допомогою відповідних транспортних засобів (рухомого складу). Водночас вона виконує дві ключові функції: обслуговування транспортних потоків і забезпечення функціонування транспортного комплексу [10, 16-19]:

Регуляторна функція спрямована на вплив щодо характеру та якості роботи окремих елементів інфраструктури, а також на можливість регулювання їхньої взаємодії.

Забезпечувальна функція передбачає створення умов для швидкого та ефективного переміщення вантажів і пасажирів у часі та просторі.

Підвищення рівня розвитку інфраструктури суттєво знижує витрати підприємств на перевезення. Її покращення сприяє зростанню швидкості, безпеки та якості транспортних послуг, підвищуючи комфорт і задоволення пасажирів. Це, своєю чергою, посилює конкурентоспроможність як українського транспорту, так і національної продукції [10, 20]. Усі складові

залізничної інфраструктури умовно поділяються на чотири основні групи (рис. 1.2).

Якість транспортних послуг є важливим чинником, що впливає на вибір споживачів. Згідно з дослідженнями, проведеними на Південній залізниці, 66% пасажирів обирають вид транспорту, орієнтуючись на якість перевезень, і лише 11% звертають увагу на вартість квитка [10, 11]. Це свідчить про необхідність підвищення якості обслуговування для зміцнення позицій залізничного транспорту на ринку.

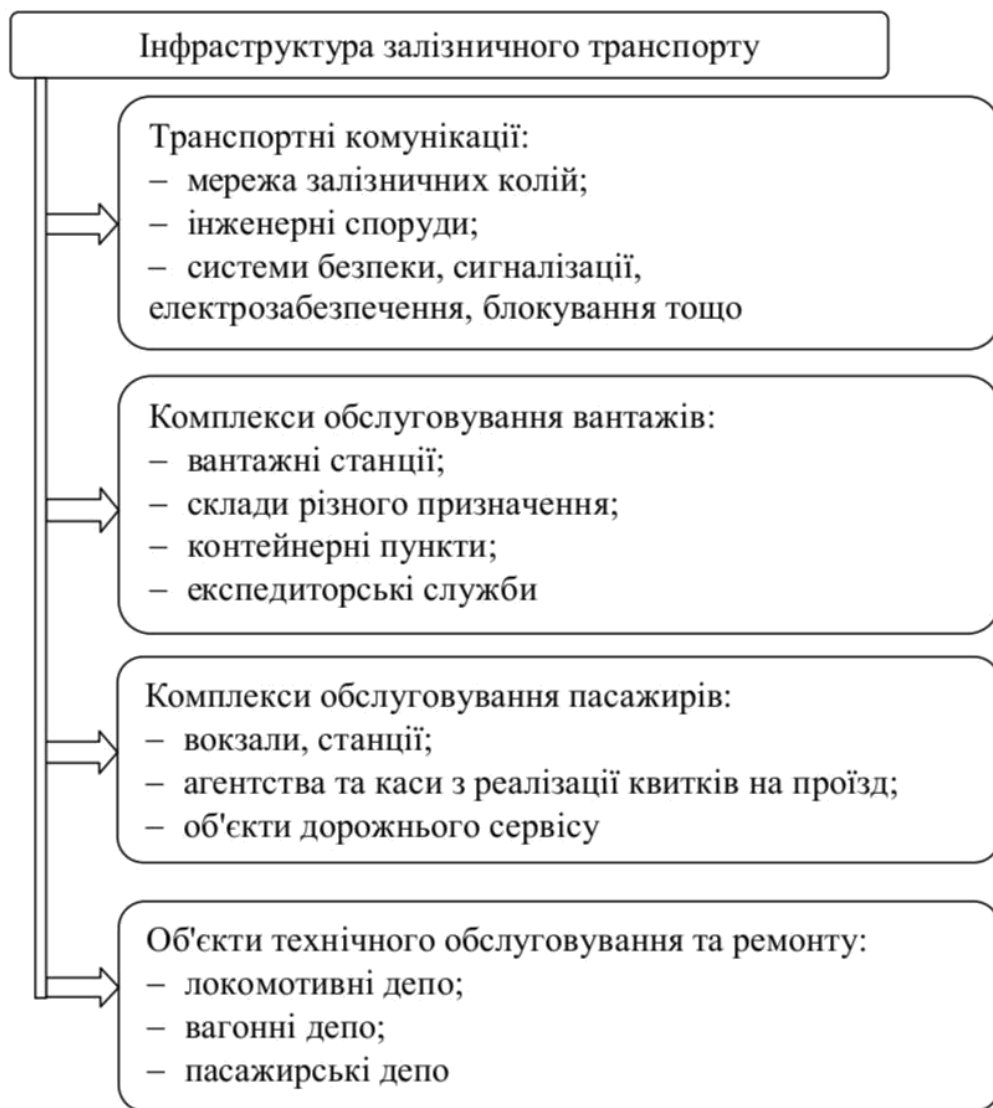


Рис. 1.2 Складові інфраструктури залізничного транспорту

На сьогодні понад 65% залізничних шляхів в Україні обладнані системами автоматичного регулювання руху поїздів. "Укрзалізниця" має у своєму розпорядженні 132 залізничні вокзали, з яких 126 розташовані на

лініях загального користування, а 13 – на лініях промислових підприємств. Зокрема, в обласних центрах знаходиться 28 вокзалів, у районних центрах – 75, і ще 23 вокзали розташовані в інших населених пунктах [15]. Розподіл залізничних станцій зображено на рис. 1.2.

Система технічного обслуговування та ремонту рухомого складу включає 103 локомотивних і 117 вагонних депо. Транспортні засоби є невід’ємною складовою залізничного транспорту, що забезпечує перевезення. Згідно з проектом Закону України "Про внесення змін до Закону України «Про транспорт»" [11], термін "транспортні засоби" охоплює "самохідні або несамохідні технічні конструкції, призначені для перевезення, зокрема рухомий склад транспорту і контейнери" (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

Наявність рухомого складу залізниці України та рівень його зношення

Тип рухомого складу	2020			2021			2022		
	Кількість одиниць	Середній вік	% зношеності	Кількість одиниць	Середній вік	% зношеності	Кількість одиниць	Середній вік	% зношеності
Електровози	1922	31	65, 2	1922	32	66, 2	1922	33	66, 7
Тепловози	1369	35	72, 4	1369	36	73, 4	1369	37	74, 5
Секції електропоїзді в	1713	23	48, 8	1713	24	49, 6	1713	25	50, 3
Дизель-поїзди	282	22	46, 7	282	23	48, 3	282	24	49, 1
Вантажні вагони, у т. ч.	7626 7	26	63, 7	7626 7	27	64, 6	7626 7	28	65, 3
Напіввагони	3528 3	25, 9	62, 8	3528 3	26, 9	63, 8	3528 3	27, 9	64, 9
Пасажирські вагони	3714 5	31, 5	92, 5	3714 5	31, 8	92, 8	3714 5	32, 2	93, 3

За роки незалежності, інвентарний парк тягового рухомого складу

скоротився приблизно на 20 136 одиниць (30%) через природне старіння, вихід із експлуатації, недостатнє фінансування та обмежену закупівлю нової техніки. Зокрема, кількість пасажирських вагонів зменшилася на 2 634 одиниці (27%), а вантажних – на 120 500 (47%) від початкової кількості [15]. На даний час зношеність рухомого складу "Укрзалізниці", термін експлуатації якого зазвичай становить 25–30 років, досягла близько 70% від загальної кількості. Це спричиняє значне зростання фінансових витрат на ремонт і забезпечення безпеки руху, перевищуючи нормативні витрати більш ніж у 2,5 рази.

Оновлення рухомого складу повинно здійснюватися у взаємозв'язку з іншими компонентами, такими як залізнична інфраструктура, заводська та ремонтна база, з урахуванням таких принципів:

- відповідність конкретним вимогам перевезень;
- сумісність із наявною залізничною інфраструктурою;
- забезпечення безпеки руху;
- охоплення максимального ринку збуту [15].

З метою продовження терміну експлуатації застарілої техніки "Укрзалізниця" впровадила концепцію капітально-відновлювального ремонту рухомого складу. Цей підхід є економічно вигіднішим порівняно з масовою закупівлею нової техніки, дозволяючи продовжити термін експлуатації значної частини транспортних засобів на 10-15 років [21].

Основними системними викликами розвитку залізничного транспорту України на сучасному етапі є:

- значний знос основних фондів;
- недостатні інвестиції для оновлення техніки та впровадження інновацій;
- технічна та технологічна недосконалість процесу перевезень;
- відсутність національної логістичної системи;
- неповна компенсація за соціально необхідні пасажирські перевезення та збитковість малодіяльних ділянок;

- повільні темпи реформування галузі;
- низька інвестиційна привабливість і слабка розробка партнерських програм;
- недоліки в організації додаткових послуг.

У відповідь на ці виклики АТ «Українські залізниці» має шукати ефективніші форми організації своєї діяльності, враховуючи спад пасажирських перевезень та їх збитковість. Одним із рішень є запровадження маркетингової системи управління, яка адаптується до змін на ринку транспортних послуг. Особлива увага приділяється покращенню якості обслуговування, розвитку сервісних центрів та розширенню спектра додаткових послуг як у поїздах, так і на вокзалах.

Підвищення якості обслуговування є ключовим фактором у забезпеченні зростання обсягів пасажирських перевезень. Для цього необхідно:

- удосконалити організаційні структури, що займаються пасажирськими перевезеннями та супутніми послугами;
- розвивати сервісні центри і спектр послуг для пасажирів;
- оптимізувати методи роботи з пасажирами;
- враховувати ринкові чинники розвитку економіки та транспортного сектору.

Конкуренція між різними видами транспорту вимагає постійного вдосконалення пропозицій. Зростання доходів від допоміжної діяльності залізниць підтверджує її перспективність. Для успішного розвитку пасажирських перевезень слід впроваджувати нові послуги, що поєднують основну транспортну послугу із додатковими сервісами.

Стратегія розвитку має враховувати збитковість пасажирських перевезень і орієнтуватися на комбінацію основних і додаткових послуг, які належать до прибуткового сегмента. У ринкових умовах доцільно розділити перевезення на соціальні та комерційні. Комерційні послуги включають перевезення преміум-класу та додаткові сервіси, надані на вокзалах і в

поїздах.

Для підвищення доходів і конкурентоспроможності залізничного транспорту доцільно застосовувати стратегію диверсифікації. Ця стратегія передбачає розвиток видів діяльності, які комерційно і технологічно пов'язані з основною функцією залізниць, але є новими для галузі.

1.2 Роль залізниці у національній стратегії розвитку держави

“Укрзалізниця” повернула обсяги пасажирських перевезень до довоєнного рівня – 57,2 млн пасажирів у далекому та приміському сполученні. Значну роль відіграли евакуаційні рейси, завдяки яким понад 4 млн осіб, зокрема 1 млн дітей, змогли знайти безпечне місце.

На міжнародному напрямку наразі діють 20+ маршрутів, в тому числі через Хелм, Чоп та Рава-Руську.

У вантажних перевезеннях досягнуто показника у 146,9 млн тонн, що на 22% більше, ніж у 2023 році.

Що стосується відновлення та розвитку інфраструктури, проведено реконструкцію 339 км колій, відновлено 8 мостів і залучено 45 млн євро на розвиток прикордонної залізничної інфраструктури в межах програми СЕФ.

Серед нормативно-правових документів, що були прийняті в галузі залізничного транспорту варто виокремити накази:

№ 290 від 08 квітня 2024 року, яким внесено зміни до Правил пломбування вагонів і контейнерів;

№ 254 від 25 березня 2024 року, яким затверджено нові форми і зразки проїзних та перевізних документів на залізничному транспорті;

Спільний з Мінфіном наказ № 480/269 від 29 травня 2024 року про визнання таким, що втратив чинність, спільного наказу 2013 року про форми перевізних та розрахункових документів. Обидва накази спрямовані на усунення російської мови з залізничних квитків.

У 2025 році залізниця планує закупити нові електровози й тепловози, закупити 56 нових пасажирських вагонів і реалізувати проєкт реконструкції колії європейського стандарту 1435 мм на ділянці Чоп – Ужгород.

Стратегічне значення «Укрзалізниці» в державному форматі визначається її роллю в економічному, соціальному та безпековому аспектах України. Ключові напрямки, що визначають її важливість наступні:

1. Економічна функція.

Основний транспортний коридор: більша частка вантажних та пасажирських перевезень у країні. Це ключовий транспортний вузол для експорту стратегічно важливих товарів.

Інтеграція в міжнародні ринки: з'єднує Україну з портами та сухопутними кордонами, забезпечуючи торгівлю з ЄС, Китаєм, Туреччиною та іншими країнами.

Залучення інвестицій: проекти з модернізації інфраструктури, включаючи євроколію, підвищують інтерес до України як транзитного коридору.

2. Соціальне значення.

Забезпечення мобільності населення: забезпечує доступний транспорт у всіх регіонах країни.

Створення робочих місць: є одним із найбільших роботодавців в Україні, забезпечуючи роботою понад 230 тисяч людей.

3. Національна безпека.

Логістична підтримка оборони: у період з 2014 по сьогодні, під час військового стану, відіграє ключову роль у транспортуванні військової техніки, гуманітарної допомоги та евакуації населення.

Підтримка стратегічних запасів: забезпечує перевезення енергоресурсів, продуктів харчування та інших критично важливих вантажів у кризових умовах.

4. Інфраструктурна значущість.

Інтеграція з ЄС: є частиною міжнародних ініціатив, таких як Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), що забезпечує її роль у глобальних логістичних ланцюгах.

Розвиток внутрішньої інфраструктури: займається оновленням

рухомого складу, електрифікацією колій та будівництвом нових логістичних хабів, що сприяє економічному зростанню регіонів.

5. Екологічна складова.

Зменшення викидів CO₂: цей вид транспорту є більш екологічним, ніж автомобільний чи авіаційний. Це сприяє виконанню Україною зобов'язань у рамках Європейського зеленого курсу (Green Deal).

«Укрзалізниця» є стратегічно важливою для стабільного розвитку України, її економічної незалежності, безпеки та інтеграції в глобальні транспортні системи. Державна підтримка і модернізація компанії мають критичне значення для зміцнення позицій країни на міжнародній арені [10].

У 2024 році «Укрзалізниця» активно розвивала співпрацю з Європейським Союзом, спрямовану на інтеграцію української залізничної системи до європейської транспортної мережі та впровадження європейських стандартів.

Меморандум про співпрацю з Європейським агентством залізниць (ERA)

У вересні 2024 року «Укрзалізниця» та Європейське агентство залізниць підписали меморандум, який встановлює рамки для технічної співпраці. Основні напрямки співпраці включають:

- Сприяння впровадженню європейського законодавства щодо безпеки та технічних стандартів інтероперабельності (TSI) залізниць в Україні.
- Підтримку впровадження Європейської системи управління залізничним транспортом (ERTMS) та інших стандартів залізниць ЄС.
- Обмін знаннями та найкращими практиками для полегшення інтеграції України в Єдину європейську залізничну систему.
- Співпрацю у сфері рухомого складу, включаючи питання сертифікації, технічного обслуговування та взаємного доступу до інфраструктури.

Ця домовленість має прискорити інтеграцію української залізничної

системи до європейської транспортної мережі відповідно до європейських стандартів.

Фінансова підтримка від ЄС

У липні 2024 року Європейський Союз заявив про виділення «Укрзалізниці» майже 43 мільйонів євро для вдосконалення залізничної мережі та реалізації євроінтеграційних проєктів. Ці кошти спрямовані на інтеграцію залізничної системи України до транспортної мережі ЄС.

Розбудова євроколії

«Укрзалізниця» продовжує розбудову євроколії на заході України. Вже у 2025 році між Ужгородом та Чопом функціонуватимуть дві паралельні колії: широка – 1520 міліметрів та євроколія – 1435 міліметрів. Загальна вартість проєкту становить 1,3 мільярда євро, 50% з яких фінансуються із фонду ЄС Connecting Europe Facility (CEF). Повністю проєкт розбудови євроколії у прикордонних регіонах загальною вартістю 85,91 мільйона євро планується втілити до 2027 року.

Співпраця з Польськими Державними Залізницями

«Укрзалізниця» та Польські Державні Залізниці домовилися про співпрацю у розвитку інтермодальної логістики між Україною та країнами ЄС, створенні контейнерних терміналів та запуску нових логістичних продуктів.

Обговорення з Литвою

Україна та Литва обговорили інтеграцію «Укрзалізниці» до транспортної системи ЄС, зокрема впровадження ініціативи FREE Rail, яка передбачає створення спільного залізничного простору між країнами ЄС та Україною.

Ці кроки свідчать про прагнення «Укрзалізниці» інтегруватися до європейської транспортної системи, підвищити безпеку та ефективність залізничних перевезень, а також покращити логістичні зв'язки з країнами ЄС [22].

1.3 Управління локомотивним депо

Для забезпечення ефективної взаємодії між підрозділами та галузями залізничного транспорту в єдиному виробничому процесі перевезень необхідно створити раціональну систему управління транспортною інфраструктурою.

Структура управління залізницями будується за територіально-галузевим (виробничим) принципом, що враховує такі аспекти:

- загальну мету управління транспортом;
- необхідність розподілу технологічних функцій між виробничими підрозділами;
- географічне розташування підрозділів на великій території країни;
- потребу в забезпеченні чіткої взаємодії між підрозділами.

Цей підхід дозволяє оптимізувати виробничі процеси та забезпечити безперервність і ефективність перевезень (див. рис. 1.2).

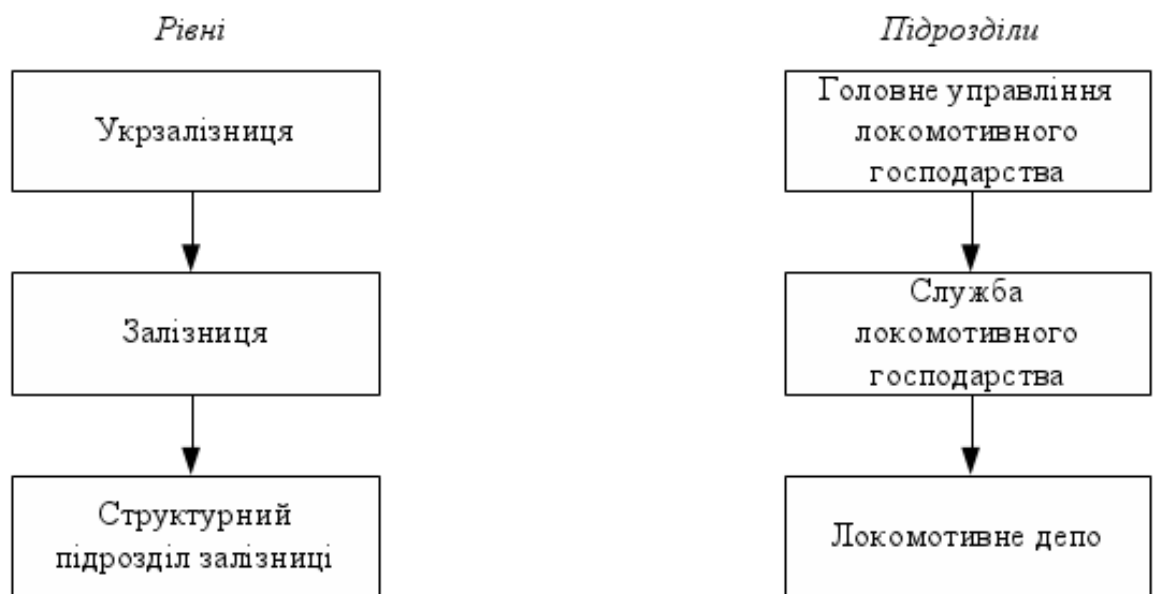


Рис. 1.2 Система управління локомотивним господарством

Організаційна функція спрямована на об'єднання в систему матеріальних, трудових та інших ресурсів для досягнення поставлених цілей. Ця функція визначає види адміністративної діяльності, їх розподіл між підрозділами, а також надає повноваження й встановлює відповідальність за

їх виконання.

Робота локомотивного господарства організована за централізованою схемою, де адміністративний центр управління розташований в Укрзалізниці. Головне управління локомотивного господарства відповідає за впровадження інновацій у сфері локомотивобудування, автоматизації, механізації, новітніх технологій ремонту та вдосконалення методів експлуатації локомотивів, що сприяють підвищенню їхньої надійності, економічності та безпеки.

Служба локомотивного господарства займається розробкою та реалізацією заходів для ефективного використання локомотивів, організацією праці й відпочинку локомотивних бригад, плануванням ремонтів і контролем за експлуатацією рухомого складу в межах залізниці. У локомотивних депо роботу з експлуатації локомотивів очолює заступник начальника депо.

На рівні залізниці організацією руху поїздів керує диспетчерська служба. Ділянки, за які відповідають диспетчери, називаються диспетчерськими колами й зазвичай охоплюють дільниці та сортувальні станції. Управління рухом поїздів на ділянці здійснює поїзний диспетчер, основне завдання якого – забезпечити дотримання графіка руху, а в разі порушень – оперативно коригувати розклад.

Локомотиви в межах депо перебувають під керівництвом чергового по депо, який відповідає за своєчасне технічне обслуговування, екіпірування та постановку локомотивів у відстій. Черговий також забезпечує своєчасне подання локомотивів на контрольний пост для роботи за графіком.

Після перевірки на контрольному посту локомотив передається у розпорядження диспетчерської служби. Управління роботою локомотивних бригад, їхній графік роботи, контроль прибуття на роботу та підвищення кваліфікації організовує управлінський апарат ділянки експлуатації в депо. Бригади об'єднуються в колони, які очолюють машиністи-інструктори.

Працівники цеху експлуатації контролюють режим роботи та відпочинку локомотивних бригад, не допускаючи перевищення норм робочого часу.

Ефективність роботи експлуатаційної ділянки залежить від злагодженості управлінського апарату, продуманого планування та своєчасного контролю. Важливим є узгоджена взаємодія між черговими по станціях, диспетчерами залізниць і управлінськими структурами.

Управління залізницями України здійснюється за допомогою автоматизованої системи управління (АСУ). Зокрема, автоматизована система управління локомотивного господарства (АСУТ) виконує такі завдання:

- Аналіз технічного стану локомотивів.
- Планування ремонтів і технічного обслуговування.
- Управління матеріально-технічним постачанням.
- Планування роботи локомотивних бригад.
- Нормування витрат палива та електроенергії на тягу поїздів.
- Планування діяльності та розвитку локомотивного господарства.

Для управління роботою депо АСУТ включає підсистему автоматизованої системи управління основним локомотивним депо (АСУТЧ).

Локомотивні депо класифікуються за кількома критеріями:

За видами тяги – електровозні, тепловозні та моторвагонні.

За родом служби – вантажні, пасажирські та змішані.

За призначенням – експлуатаційні, ремонтні та експлуатаційно-ремонтні (рис. 1.3).

Експлуатаційні депо поділяються на:

Основні, які мають приписний парк локомотивів і функціонують як госпрозрахункові підприємства. Вони виконують завдання з технічної експлуатації локомотивів, організації праці й відпочинку локомотивних бригад, технічного обслуговування і поточного ремонту.

Оборотні, які зазвичай не мають приписного парку локомотивів, пристроїв екіпірування, складів палива, піску, мастила, а також пунктів технічного обслуговування локомотивів і будинків відпочинку для локомотивних бригад.

Ремонтні депо є госпрозрахунковими підприємствами без приписного

парку локомотивів і спеціалізуються на виконанні поточних ремонтів (ПР-2 і ПР-3) для локомотивів залізниці. Вони поділяються за серіями локомотивів і видами поточного ремонту (ПР-2 або ПР-3).

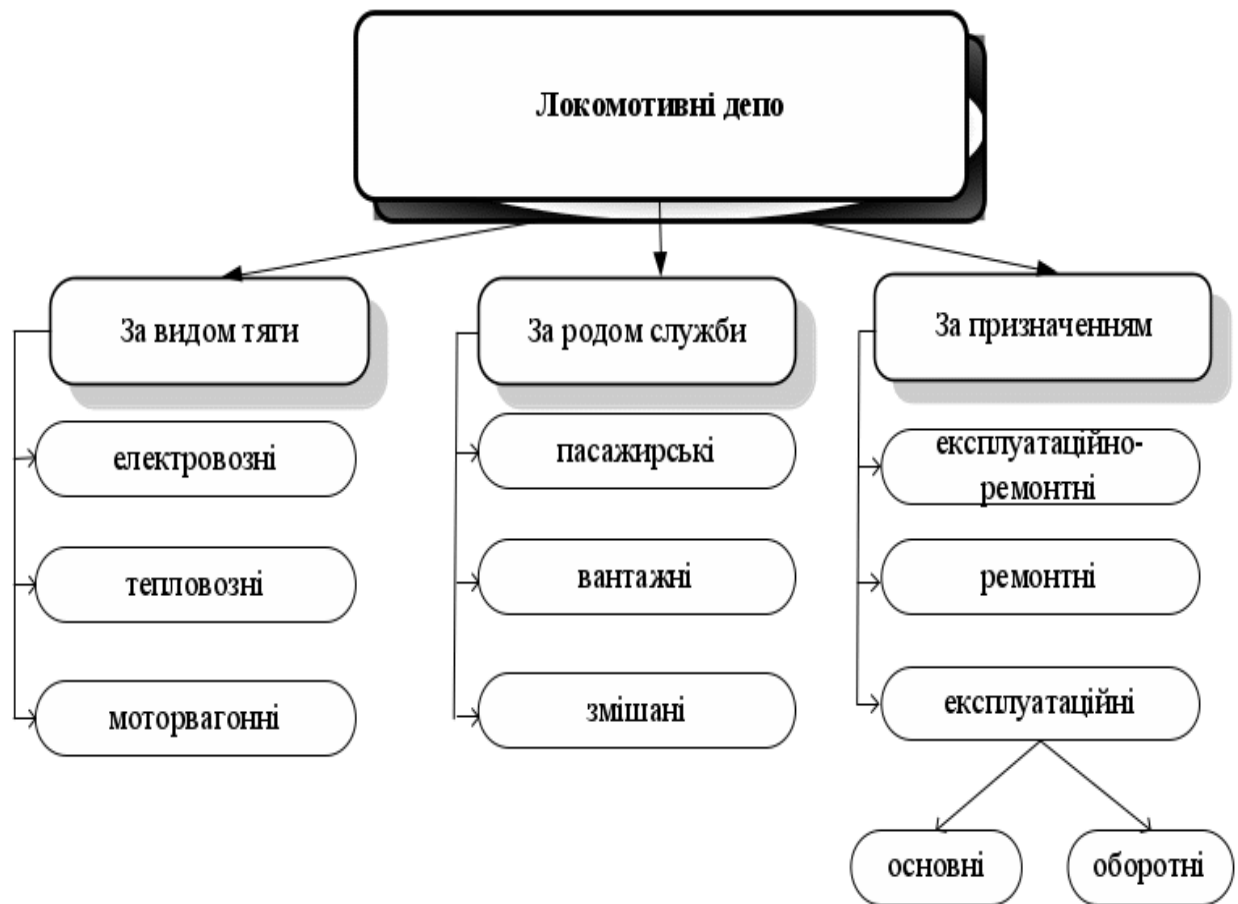


Рис. 1.3. Класифікація локомотивних депо

Обсяг роботи основного депо визначається його розрядом, який оцінюється за бальною системою. Один бал відповідає одній секції локомотива експлуатаційного парку або 104 локомотиво-кілометрам пробігу на місяць. Залежно від суми балів депо класифікуються так:

Перший розряд – понад 300 балів.

Другий розряд – від 135 до 300 балів.

Третій розряд – від 60 до 135 балів.

Четвертий розряд – до 60 балів.

Пункти технічного обслуговування локомотивів розташовуються в основних або оборотних депо залежно від встановленої норми часу між технічним обслуговуванням, відстані між основним і оборотним депо, а також розташування депо на ділянках обігу локомотивів.

Пункти зміни локомотивних бригад знаходяться на кінцевих точках ділянок їхнього обороту. Вони призначені для організації зміни та відпочинку бригад під час змінної їзди на ділянках обігу локомотивів.

Основними підрозділами залізниці, що належать до локомотивного господарства, є локомотивні депо. Локомотивне депо, як технологічний і виробничий підрозділ, забезпечує виконання ключових функцій залізничного транспорту: забезпечення роботи локомотивів у пасажирському, вантажному та господарському рухах, маневрову роботу, їх технічне обслуговування та ремонт, а також виконання інших операцій, пов'язаних з перевезеннями.

Локомотивне депо є організаційною одиницею залізниці, що має державну власність і функціонує відповідно до Положення про локомотивне депо. Воно не є юридичною особою, але здійснює свою діяльність згідно з чинним законодавством України, нормативними актами Міністерства транспорту України та Укрзалізниці.

Депо забезпечує виконання перевезень, зокрема технічне обслуговування локомотивів, моніторинг технічного стану рухомого складу, а також організацію ремонту. Воно має право володіти майном і використовувати ресурси залізниці, реалізувати запаси і вести господарську діяльність згідно з нормативами, регламентованими законодавством.

Основною метою діяльності депо є забезпечення економічної вигоди від перевезень і підтримання соціальних інтересів трудового колективу. Усі основні фонди та обігові кошти є власністю залізниці, і депо відповідає за їх ефективне використання. Планування роботи депо здійснюється відповідно до загальних планів залізниці та в рамках економічних норм і стандартів.

До ключових завдань депо належать забезпечення безпеки руху, технічного обслуговування локомотивів і рухомого складу, підтримка належного стану технічного обладнання, а також впровадження інноваційних технологій у виробничі процеси. Воно також займається питаннями охорони природи, економії енергії та забезпечення умов праці для персоналу.

Локомотивне депо включає кілька підрозділів, таких як цехи

експлуатації, ремонту, екіпірування, економічний відділ та інші, і керується начальником депо, призначення якого здійснюється начальником залізниці. Взаємодія адміністрації та працівників депо регулюється законодавством України та колективними договорами.

Висновки до розділу 1

Залізничний транспорт України є ключовим елементом інфраструктури, який забезпечує внутрішню та міжнародну торгівлю, мобільність населення та підтримку економічного зростання. Але й ряд проблемних місць, які включають зношення інфраструктури, низьку інвестиційну привабливість, недосконалість технологій перевезень та слабе реформування галузі.

Стратегічне планування орієнтоване на розвиток конкурентоспроможності, інтеграцію в європейську транспортну мережу, залучення інвестицій і підвищення якості послуг. Підписані меморандуми з ЄС, зокрема з ERA, сприяють впровадженню європейських стандартів і розширенню міжнародного співробітництва. Для забезпечення стабільного розвитку залізничного транспорту запропоновано впровадження маркетингової системи управління, розвиток сервісів і диверсифікацію діяльності.

Стратегічний розвиток залізничного транспорту в Україні має ґрунтуватися на впровадженні інновацій, модернізації інфраструктури, інтеграції до європейських стандартів та підвищенні якості послуг. Необхідно зосередитися на вирішенні системних проблем, таких як зношеність основних фондів, та створенні сприятливих умов для залучення інвестицій. Впровадження нових технологій, реформування управлінських структур і маркетинговий підхід дозволять значно покращити конкурентоспроможність української залізниці як на національному, так і на міжнародному рівнях.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ ЯКІСТЮ ТРАНСПОРТНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

2.1 Діяльність локомотивного депо АТ «Укрзалізниця»

Державне підприємство «Укрзалізниця», з метою підвищення ефективності управління залізничною галуззю та залучення інвестицій у її розвиток, було реорганізоване в акціонерне товариство 1 липня 2015 року. Акціонерами компанії стали держава та інші інвестори, що сприяло залученню додаткових фінансових ресурсів для модернізації та розвитку залізничної інфраструктури.

АТ «Укрзалізниця» є найбільшим транспортним підприємством України, яке здійснює перевезення пасажирів і вантажів по всій країні та за її межами. Компанія активно працює над оновленням послуг і впровадженням сучасних технологій для покращення якості та швидкості обслуговування.

Основні напрямки діяльності компанії включають перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом, технічне обслуговування та ремонт колій і споруд, а також розвиток інфраструктури. Однією з ключових проблем є залежність від державного фінансування та застарілість технічного обладнання, що вимагає значних інвестицій у його модернізацію.

Попри економічні виклики та зменшення обсягів перевезень, компанія продовжує впроваджувати новітні технології та оптимізувати витрати. У співпраці з автотранспортними підприємствами й морськими портами «Укрзалізниця» забезпечує комплексне надання транспортно-логістичних послуг.

Служба локомотивного господарства (Т) спільно зі службою руху (Д) забезпечують у межах залізниці організаційно-технічні заходи щодо використання всіх типів тягового рухомого складу, організацію праці й відпочинку локомотивних бригад, планують технічне обслуговування й усі види поточного ремонту і його направлення на капітальні ремонти, забезпечують безпеку руху поїздів і техніку безпеки.

Служба Т планує і вирішує питання капітального будівництва,

реконструкції депо й екіпірувальних пристроїв, розподіляє основні технічні засоби й обладнання по депо залізниці.

На службу Т покладений контроль за дотриманням Правил технічної експлуатації залізниць України, інструкцій, наказів Укрзалізниці і залізниці, Правил ремонту й технічного утримання локомотивів та МВРС (Додаток В).

АТ «Укрзалізниця» здійснює широкий спектр діяльності, зокрема (табл. 2.1):

Таблиця. 2.1.

Головні напрями роботи залізниці

Категорія діяльності	Ключові аспекти
Виробництво та видобуток	• Виробництво локомотивів і рухомого складу • Видобуток декоративного та будівельного каменю, вапняку, гіпсу, крейди і глинистого сланцю
Металообробка	• Виготовлення металевих конструкцій та їх елементів • Виробництво замків і дверної фурнітури
Торгівля	• Посередництво у торгівлі паливом, рудами, металами та хімічними речовинами • Оптова і роздрібна торгівля паливом
Освіта та послуги	• Співпраця з туристичними агентствами • Професійно-технічна освіта • Надання послуг загальної медичної практики
Транспорт та логістика	• Перевезення пасажирів міжміського, приміського та міського сполучення • Складське господарство • Транспортно-логістичне обслуговування
Інформаційні технології	• Телекомунікаційні послуги • Розробка програмного забезпечення • Технічні дослідження та випробування
Будівництво та енергетика	• Ремонт та обслуговування промислового обладнання • Розподіл електроенергії • Будівництво та реконструкція об'єктів інфраструктури, зокрема залізниць і метрополітену

Величезний потенціал для розвитку та модернізації інфраструктури дозволяє «Укрзалізниці» покращувати якість і ефективність своїх послуг. Організаційна структура компанії детально описана в додатку Б.

Розглянемо техніко-економічний розвиток АТ «Укрзалізниця» за період

з 2020 по 2022 рік, табл. 2.2.

Таблиця 2.2.

Динаміка показників техніко-економічного розвитку АТ «Укрзалізниця»
за 2020-2022 рр.

№ з/п	Назва показника	Роки			Абсолютний приріст, +/-		Відносний приріст, %	
		2021	2022	2023	2022/2021	2023/2022	2022/2021	2023/2022
1.	Вартість виробничих запасів	7 805 867	8 797 627	10 389 586	991 760	1 591 959	13	18
2.	Чистий дохід	74 463 799	84 674 253	74 641 786	10 210 454	(10 032 467)	14	12
3.	Собівартість	(73 312 169)	(81 604 402)	(73 670 575)	(8 292 233)	7 933 827	11	10
4.	Валовий прибуток (збиток)	1 151 630	3 069 851	971 211	1 918 221	(2 098 640)	167	68
5.	Фінансовий результат від операційної діяльності (прибуток чи збиток)	(8 177 350)	2 898 465	7 971 526	11 075 815	5 073 061	135	175
6.	Фінансовий результат до оподаткування	(11 865 792)	331 389	(9 751 430)	12 197 181	(10 082 819)	103	3 043
7.	Витрати (дохід) з податку	93 446	96 336	(284 238)	2 890	(380 574)	3	395
8.	Чистий фінансовий результат	(11 772 346)	427 725	(10 035 668)	12 200 071	(10 463 393)	104	2 446

Аналізуючи дані таблиці 2.2, зробимо висновки за основними показниками:

- Вартість виробничих запасів щорічно зростала, збільшившись за три роки на 2 583 719 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 991 760 грн., 2022/2021 – 1 591 959 грн.
- Чистий дохід у 2022 році зріс, але в 2023 році майже зрівнявся з

показником 2021 року; абсолютний приріст: 2022/2021 – 10 210 454 грн., 2023/2022 – (10 032 467 грн.).

- Собівартість реалізованої продукції збільшилася у 2022 році, але в 2023 році дещо знизилася, майже досягнувши рівня 2021 року; абсолютний приріст: 2022/2021 – (8 292 233 грн.), 2023/2022 – 7 933 827 грн.

- Валовий прибуток у 2022 році перевищив показник 2021 року на 1 918 221 грн., але у 2023 році знизився до 971 211 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 1 918 221 грн., 2023/2022 – (2 098 640 грн.).

- Фінансовий результат від операційної діяльності зріс у 2022 році на 11 075 815 грн. порівняно з 2021 роком і продовжив зростати в 2023 році до 7 971 526 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 11 075 815 грн., 2023/2022 – 5 073 061 грн.

- Фінансовий результат до оподаткування збільшився у 2022 році на 12 197 181 грн., але у 2023 році знизився на 10 082 819 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 12 197 181 грн., 2023/2022 – (10 082 819 грн.).

- Дохід з податку у 2022 році зріс на 2 809 грн. порівняно з попереднім роком, але у 2023 році витрати сягнули 284 238 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 2 809 грн., 2023/2022 – (380 574 грн.).

- Чистий фінансовий результат зріс у 2022 році на 12 200 071 грн., але у 2023 році знизився на 10 463 393 грн.; абсолютний приріст: 2022/2021 – 12 200 071 грн., 2023/2022 – (10 463 393 грн.).

Причини змін:

- У 2021 році ситуація частково стабілізувалася, проте карантинні обмеження залишалися, що не дозволило досягти рівня 2019 року.

- У 2022 році війна, розв'язана рф, завдала значної шкоди економіці країни: зруйновано або пошкоджено залізничні вокзали, колії та інфраструктуру, що обмежило можливості залізничних перевезень.

- У 2023 році ситуація не змінилася, а кількість зруйнованої інфраструктури тільки збільшується, проте залізниця стабілізувала потоки перевезень та залучає стратегію розвитку, яка базується на європейському

підході, що потребує модернізації фізичної та управлінської складових [29].

2.2 Аналіз заходів щодо покращення менеджменту залізниці

Система управління якістю АТ «Укрзалізниця» відіграє ключову роль в діяльності та націлена на:

1. Підвищення ефективності операцій. Зменшення часу виконання завдань, споживання ресурсів. Ефективне планування, координації та контролю збільшує продуктивність роботи та раціональність використання ресурсної бази.
2. Покращення якості обслуговування клієнтів. Чітка та прозора організація поставок, виконання термінів та надійність послуг дає підвищену якість обслуговування, що, в свою чергу, допомагає задовольнити вимоги споживачів та зміцнити імідж компанії.
3. Контроль витрат. Ефективне та раціональне управління і витратами, робота з запасами, впровадження інноваційних технологій, додаткові логістичні операції.
4. Управління ланцюгом постачання. Координація фінансами, інформацією та логістичними потоками.
5. Підвищення конкурентоспроможності. Відбувається за рахунок стабільності та швидкості перевезень, реалістичної цінової категорії, задовільності якості обслуговування.
6. Раціональне використання ресурсів. Оптимізація всіх сфер діяльності дозволяє збільшити раціональність споживання ресурсної бази залізниці
7. Адаптація до змін ринку. Деталізовані логістичні процеси дають можливість оперативно реагувати на зміни.

Проте діяльність АТ «Укрзалізниця». Стикається з низкою викликів:

Постійна динаміка оновлення нормативних вимог до здійснення робіт на залізниці та інтеграція до Європейської спільноти потребує наявності процедури відслідковування та своєчасного інформування, що впливає на загальну динаміку розвитку підприємства.

Масштаби підприємства впливають на контроль розподілу ресурсів. Особливий аспект кадрового голоду за вузьконаправленими спеціальностями.

Координація управління логістичними процесами є дуже чутливим до змін, тому є потреба постійності нагляду, а прослідковуваність потребує впровадження новітніх інформаційних технологій.

Постійні атаки на інформаційну систему спричиняють загрози для реалізації діяльності.

Великий вплив на координацію та узгодженість з іншими контрагентами несе значні ризики до своєчасності надання залізничних послуг.

Економічні можливості значно впливають на якість обслуговування.

Техногенні впливи, які викликані зношенням залізничної інфраструктури, впливають на якість обслуговування.

Безпека здійснення перевезень та пасажирів потребує посилення та напруження більш деталізованих інструкцій з реагування.

Екологічна безпека та запровадження екологічних та енергетичних ініціатив дозволить врахувати ризики та поліпшити діяльність підприємства.

Для рішення критичних аспектів необхідно застосувати процесний підхід системи управління, впроваджувати інновації, вдосконалювати ресурсну азу та управління.

Менеджмент систем якості АТ «Укрзалізниця» є важливим з огляду на такі аспекти, як: зниження витрат і оптимізація процесів, покращення якості обслуговування, екологічна стійкість, управління ризиками, ефективне використання інфраструктури, інновації та технології, підвищення безпеки, розвиток міжнародних перевезень, оптимізація управління запасами, соціальні ініціативи, тощо

Для визначення напрямів покращення менеджменту нами проведено SWOT-аналіз АТ «Укрзалізниця» (таблиця 2.3).

SWOT-аналіз АТ «Укрзалізниця»

Сильні сторони	Слабкі сторони
1. Монополістом з багаторічним досвідом. 2. Широка інфраструктура. 3. Споживчий попит. 4. Лояльність клієнтів (широка база постійних клієнтів).	1. Застаріла технології обслуговування споживачів. 2. Застаріле обладнання. 3. Недостатня інноваційність. 4. Високий вплив держави з боку енергетичного заощадження та екологічного спрямування робіт.
Можливості	Загрози
1. Розвиток інфраструктури (запас розширення можливостей перевезень). 2. Додаткові логістичні послуги (складське вантажне зберігання, термінали, мультимодальні перевезення). 3. Електрифікація (зменшення екологічного впливу); 4. Міжнародні перевезення.	1. Політичне реформування управління. 2. Національна економічна криза. 3. Підвищена небезпека перевезень у зв'язку з воєнними діями та диверсіями. 4. Застарілість інфраструктури. 3. Зміни споживчих уподобань.

В загальному, покращення системи управління якістю АТ «Укрзалізниця» необхідне, та позитивно відгукується у всіх сферах діяльності компанії, забезпечує її безперервність діяльності, ефективність і соціальну відповідальність, а також розвиває транспортну інфраструктуру та значним чином поліпшує економіку країни в цілому.

Для покращення системи управління якістю (СУЯ) АТ «Укрзалізниця» пропонується низка заходів, спрямованих на підвищення ефективності, зниження витрат і покращення якості послуг. Основні напрямки:

- Впровадження інформаційних технологій – створення програмного забезпечення для оптимізації процесів.
- Модернізація інфраструктури – оновлення колій, станцій і впровадження сучасних технологій.
- Оптимізація руху – розробка оптимальних маршрутів і розкладів для зменшення затримок.

- Покращення обслуговування пасажирів – електронне бронювання, комфорт і безпека.
- Ефективне управління запасами – використання автоматизованих систем.
- Удосконалення логістики – оптимізація поставань, транспортування і дистрибуції.
- Співпраця зі стейкхолдерами – налагодження партнерських відносин.
- Навчання персоналу – підвищення кваліфікації працівників.
- Моніторинг і аналітика – аналіз даних для виявлення можливостей оптимізації.
- Систематичне вдосконалення – використання методик Lean або Six Sigma.
- Залучення консультантів – отримання експертних рекомендацій.
- Стандарти якості – впровадження ISO 9001 для підвищення довіри до компанії.
- Ефективна комунікація – покращення взаємодії всередині компанії.
- Контрольні метрики – вимірювання ефективності процесів.
- Інноваційна культура – підтримка новаторства в логістиці.
- Зворотний зв'язок від клієнтів – врахування побажань клієнтів у плануванні.
- Посилення безпеки – впровадження сучасних технологій для захисту персоналу і вантажів.

Ці заходи спрямовані на підвищення конкурентоспроможності компанії, задоволення клієнтів і оптимізацію ресурсів, на жаль більшість з них потребує значних інвестицій та міжнародної підтримки, що подовжує час їх реалізації. Тому максимальні роботи на сьогодні здійснюються за рахунок оптимізації управлінської діяльності в поліпшенні системи якості підприємства (Додаток А).

В першу чергу розглядаються такі ініціативи, як запровадження інтегрованої системи управління якістю та методологій з поліпшення. 2022 році на підприємстві впровадили план «Ощадливого виробництва». Ми в своїх дослідженнях розглядаємо можливість саме впровадження інтегрованої системи. В першу чергу, із-за ношення обладнання потрібно переглянути можливість посилення екологічного захисту підприємства з позиції впровадження вимог стандарту ISO 14001.

Мінімізацію негативного впливу залізничного транспорту на довкілля можна розглядати в контексті загроз для наступних сфер навколишнього середовища:

Охорона атмосферного повітря:

- Зменшення викидів шкідливих речовин та парникових газів зі стаціонарних джерел.
- Скорочення викидів від пересувних джерел, включаючи парникові гази.

Захист від шуму:

- Зниження рівня шумового впливу на довкілля в межах населених пунктів.

Охорона та раціональне використання водних ресурсів:

- Запобігання або зменшення скидання забруднених стічних вод у поверхневі водні об'єкти, на рельєф місцевості, а також у комунальні системи каналізації.

Охорона та раціональне використання земельних ресурсів:

- Проведення заходів для запобігання негативному впливу виробничої діяльності.
- Усунення наслідків забруднення земель.

Поводження з відходами виробництва та споживання:

- Використання відходів як вторинної сировини.
- Застосування сучасних екологічних технологій для переробки та знешкодження відходів.

- Ліквідація накопичених відходів:
- Усунення відходів, що залишилися від господарської діяльності минулих років.

Ресурсозбереження:

Підвищення енергоефективності.

- Зниження матеріаломісткості виробничих процесів.
- Підвищення продуктивності праці.

Корпоративне управління природоохоронною діяльністю:

- Запровадження єдиних стандартів екологічного управління, відповідних національному законодавству та стандартам ISO 14000.
- Зниження ризику аварій та оперативне усунення їх екологічних наслідків.
- Підвищення екологічних стандартів для рухомого складу, палива та інфраструктури.
- Забезпечення внутрішнього екологічного аудиту та контролю.

Взаємодія залізничного транспорту з довкіллям (рис. 2.1).

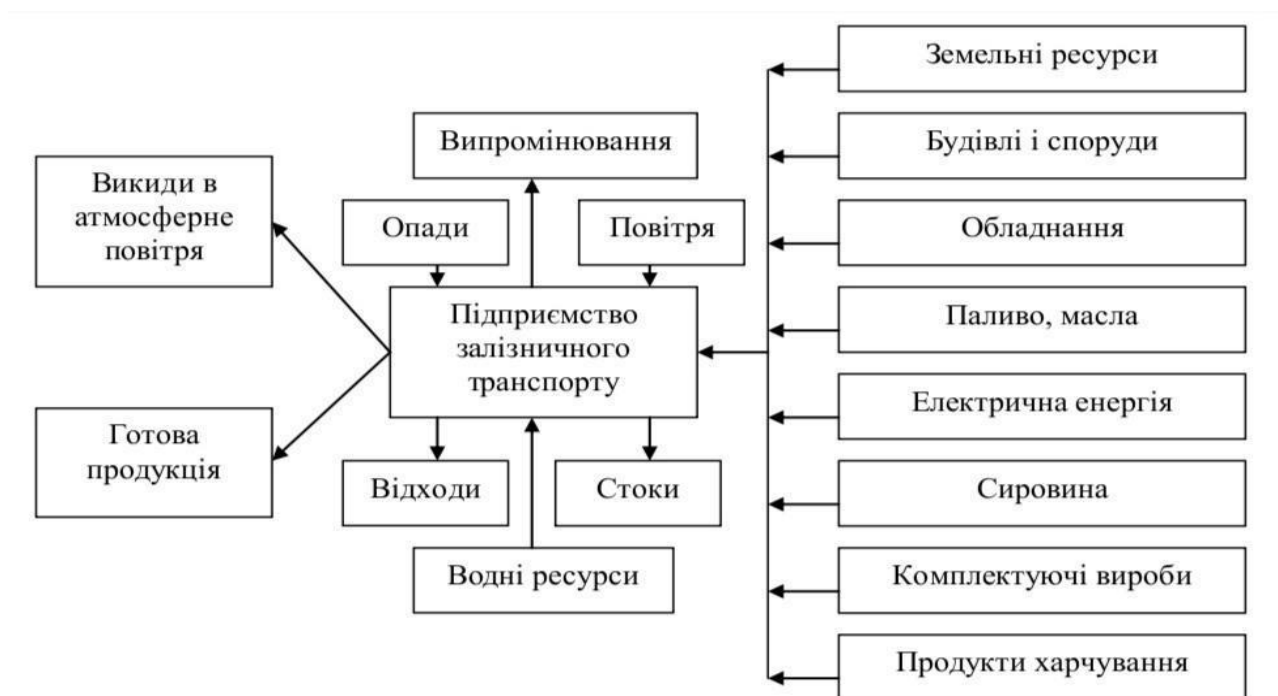


Рис 1.5 Схема взаємодії залізниці з навколишнім середовищем

Локомотивне господарство залізничного транспорту включає локомотиви, моторовагонний рухомий склад, локомотивні й вагонні депо, а

також пункти технічного обслуговування та екіпірування локомотивів. Основні елементи вагонного господарства — це вагонні депо, пункти підготовки вагонів до перевезень, пункти технічного обслуговування вагонів і механізовані пункти поточного відчіпного ремонту.

Підготовка й обслуговування тягового рухомого складу та вагонів, включно з їхнім ремонтом, здебільшого здійснюються в підрозділах локомотивного та вагонного господарств. Ці процеси нерідко супроводжуються використанням значної кількості води, що призводить до утворення забруднених стічних вод. Наприклад, стічні води локомотивних і вагонних депо виникають під час зовнішнього миття рухомого складу та очищення деталей перед ремонтом. Важливо зазначити, що такі стічні води часто містять токсичні мінеральні домішки, які можуть завдавати шкоди навколишньому середовищу.

Тому актуальність захисту довкілля є постійною складовою діяльності локомотивних депо, що і вплинуло на вибір нашої теми.

Висновки до розділу 2

АТ «Укрзалізниця» – найбільше транспортне підприємство України, яке забезпечує перевезення пасажирів і вантажів з розвиненою інфраструктурою, яка потребує постійного контролю та реформування. Компанія активно впроваджує інновації для модернізації застарілої техніки й підвищення ефективності операцій. Однак основними викликами є залежність від державного фінансування, значний рівень зношеності інфраструктури, а також вплив економічної та безпекової ситуації в країні та посилена євроінтеграція.

Всі ці виклики спонукають розробити ряд пропозицій для покращення: впровадження сучасних інформаційних технологій, модернізація рухомого складу та інфраструктури, оптимізація логістичних процесів і навчання персоналу. Важливим є підвищення безпеки перевезень, забезпечення екологічної стійкості та розширення міжнародного співробітництва.

РОЗДІЛ 3 ПРАКТИЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ З ПОЛІПШЕННЯ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»

3.1 Розробка стратегії управління екологічною безпекою підприємства

Діяльність залізничного транспорту нерозривно пов'язана зі значним споживанням водних ресурсів, що спричиняє забруднення води й повітря. Перевезення вантажів додатково впливає на прилеглі території. Відходи, шум і вібрації є характерними чинниками цієї галузі. Схема впливу структурних елементів залізничного транспорту на складові навколишнього середовища наведено на рисунку 3.1.

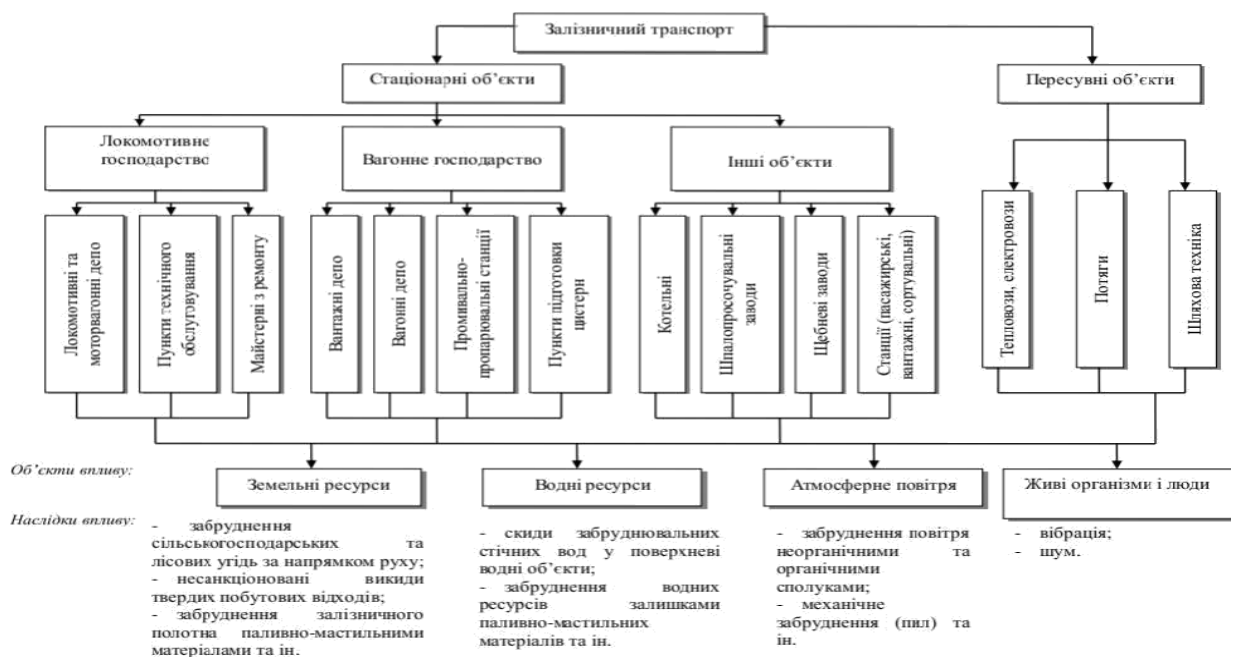


Рис. 3.1 Схема впливу структурних компонентів залізничного транспорту на довкілля

Стійка екологічна рівновага досягається за умови підтримання енергетичних, водних, біологічних і біогеохімічних балансів у природному середовищі. Ці баланси залежать від низки чинників: географічного розташування, кліматичних умов, рівня використання ресурсів, природних явищ і ступеня забруднення. Забезпечення екологічної стабільності між інфраструктурою залізничного транспорту та природним середовищем є

важливою умовою для запобігання екологічним ризикам і гарантування екологічної безпеки в регіонах функціонування.

Деградація та виснаження природних екосистем знижують здатність навколишнього середовища до самоочищення. Будівництво залізничних шляхів на міграційних маршрутах живих організмів порушує їхній природний розвиток і може призводити до зникнення певних спільнот і видів [35].

Отже, взаємодія об'єктів залізничного транспорту з природним середовищем формує еколого-економічну систему. Її економічний аспект пов'язаний із виробничою діяльністю, спрямованою на задоволення суспільних потреб, тоді як екологічний – з використанням природних ресурсів і сприйняттям різноманітних забруднень (відходи, викиди, стоки тощо). Баланс між цими складовими визначає сталий розвиток системи, оскільки кожна з них залежить одна від одної.

При формуванні екологічної стратегії розвитку «Укрзалізниці», користуємося загальними принципами сталого розвитку, враховуючи специфіку підприємства (рис. 3.2).

Для успішної реалізації концепції сталого розвитку необхідно здійснити суттєві зміни в теорії та практиці управління підприємствами на всіх рівнях. Стратегічний підхід, який протягом багатьох десятиліть відіграє провідну роль у світовій управлінській практиці, залишається ключовим чинником. Світовий досвід підтверджує, що стратегічне управління має вирішальне значення для забезпечення ефективної роботи підприємств і їх конкурентоспроможності як у довгостроковій перспективі, так і в умовах нестабільного та непередбачуваного зовнішнього середовища. Сучасна система управління має бути гнучкою і здатною швидко адаптуватися до постійного зростання динаміки змін, забезпечуючи відповідну реакцію підприємств на виклики зовнішнього середовища [37-39].

Вирішення екологічних проблем сьогодні ґрунтується на впровадженні комплексної системи екологічного управління.



Рис. 3.2 Взаємодія принципів сталого розвитку, які реалізуються в екологічно орієнтованому управлінні «Укрзалізницею»

Згідно з вимогами ДСТУ ISO 14001, екологічна політика підприємства має базуватися на загальних принципах взаємодії з навколишнім середовищем, дотримуючись при цьому державних екологічних норм і міжнародних стандартів. Розробка екологічної політики для конкретного підприємства дає змогу менеджменту чітко визначити екологічні цілі, орієнтуючись на принципи сталого розвитку. Одним із ключових завдань є усвідомлення відповідальності перед суспільством за можливий негативний вплив на навколишнє середовище.

Аналізуючи міжнародний досвід, можна зробити висновок, що планування діяльності підприємства з урахуванням як економічних, так і екологічних цілей сприяє досягненню провідних позицій на ринку. Це також дозволяє підвищити конкурентоспроможність продукції, зменшуючи при

цьому негативний вплив на навколишнє середовище та зберігаючи ресурси.

Підприємства, що активно взаємодіють із природним середовищем, повинні постійно запобігати можливому шкідливому впливу на екосистему. Керівництво і персонал повинні приділяти увагу двом основним аспектам: перш за все, зміні чи модернізації технологічних процесів підприємства, а також оновленню операцій через запровадження технічних, організаційних і соціально-економічних ініціатив.

Тому важливо, щоб усі цілі, завдання та напрямки діяльності підприємства були відображені в стратегії екологічно орієнтованого управління (Додаток Г).

Побудова стратегії відбувається в двох напрямках: зменшення екологічних ризиків та формування екологічноспрямованого розвитку підприємства на основі розробки заходів з компенсації при інцидентах та соціальної відповідальності перед суспільством (табл. 3.1).

Таблиця 3.1.

Стратегічні пріоритети підприємства

№	Стратегічний пріоритет	Опис
1	Розвиток освіти та наукового забезпечення у сфері сталого розвитку	Підвищення рівня знань і підтримка наукових досліджень, спрямованих на сталий розвиток
2	Впровадження політики збереження енергії та ресурсів	Оптимізація використання енергетичних і природних ресурсів, зокрема через енергоефективність
3	Підтримка біологічної та ландшафтної різноманітності	Збереження природного середовища та біорізноманіття в межах функціонування залізничної інфраструктури
4	Перехід до сталого використання природних ресурсів	Поступова відмова від надмірного використання природних ресурсів на користь їх сталого та раціонального використання
5	Впровадження політики сталого розвитку	Розробка та реалізація політики, орієнтованої на довгострокову екологічну стабільність і сталий розвиток залізничного транспорту

Процеси підприємства під час розробки та впровадження стратегії екологічно орієнтованого управління транспортною системою "Укрзалізниці" зокрема, зображені на рисунку. 3.3.

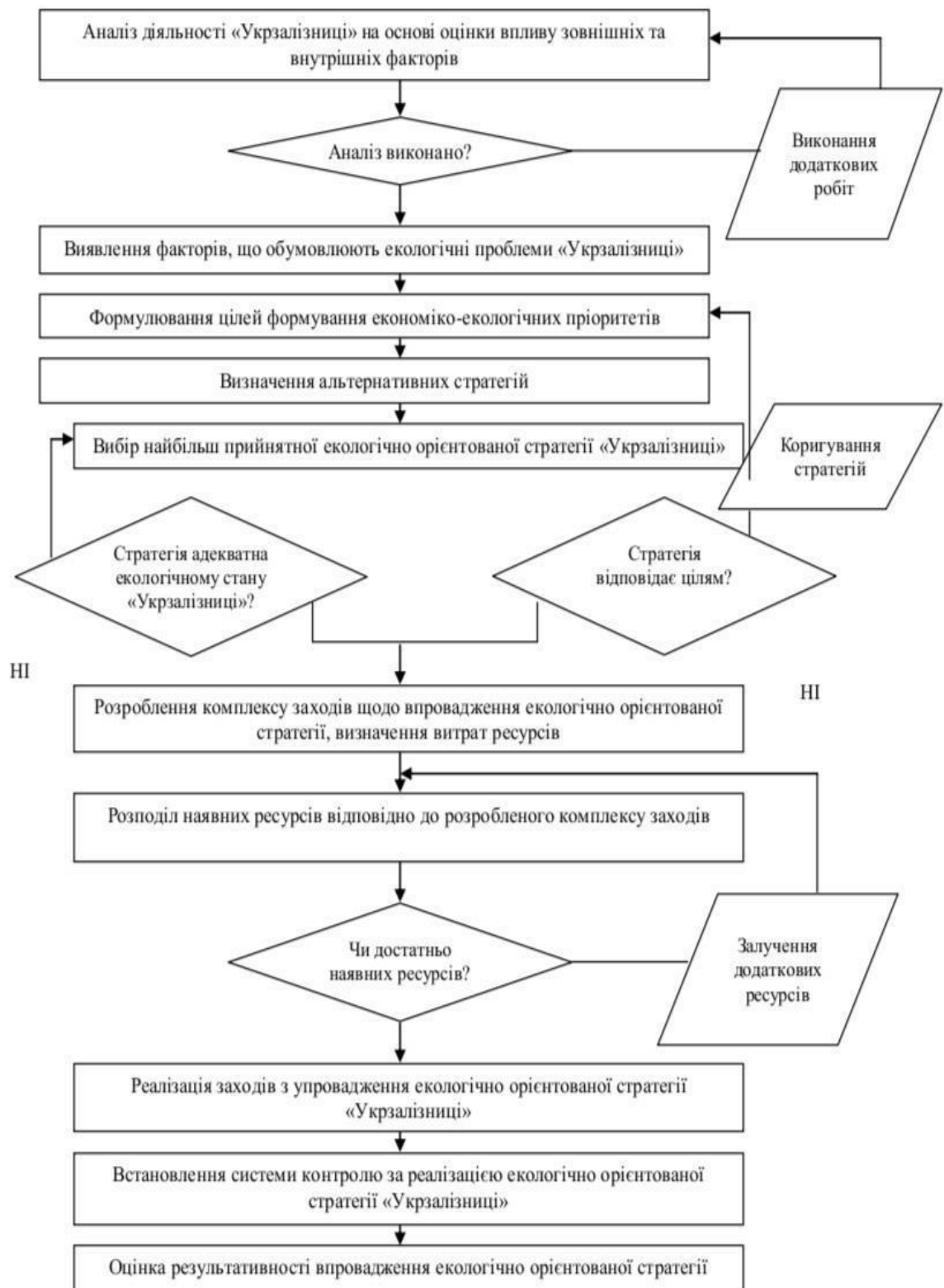


Рис. 3.3 Блок-схема формування екологічної стратегії АТ «Укрзалізниці»

3.2 Формування екологічної політики підприємства

Збереження чистоти навколишнього середовища завжди було одним з пріоритетів Укрзалізниці при організації перевезень. Маючи на меті зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на довкілля, забезпечення екологічної безпеки на транспорті та раціонального використання природних ресурсів, залізничні підприємства щорічно розробляють та здійснюють цілу низку заходів, що мають природоохоронний ефект.

Розробка парадигми впровадження зеленої економіки на державних підприємствах набуває особливої актуальності з кількох причин.

По-перше, через повномасштабне вторгнення на територію України екологія країни зазнала і продовжує зазнавати серйозних негативних впливів. Це проявляється у різкому зростанні рівня забруднення повітря та водойм, підвищенні радіаційного фону в районах розташування АЕС, кліматичних та атмосферних аномаліях, а також значному погіршенні стану біосфери. У зв'язку з цим необхідно здійснювати заходи для поступового відновлення екосистеми України, зокрема скорочувати обсяги промислових забруднень та відходів.

По-друге, впровадження зеленої економіки сприятиме наближенню до стандартів країн Європейського Союзу, що є важливим етапом на шляху до євроінтеграції.

Це дозволить зробити економіку України більш стійкою до зовнішніх впливів і забезпечить стабільний рух до інтеграції в європейський економічний простір.

АТ «Укрзалізниця» проводить ряд заходів спрямованих на інтеграцію з «зеленою» політикою Європейського союзу (Додаток Д), що забезпечує їй можливість модернізації своїх структурних підрозділів, не виключення є і діяльність локомотивних депо.

Екологічна політика АТ «Укрзалізниця» до 2030 року визначає важливість екологічної безпеки та охорони навколишнього середовища як

пріоритети для компанії. Політика орієнтована на інтеграцію екологічних вимог у всі етапи діяльності, зокрема при розробці нормативних документів та управлінських рішень (Додаток Е).

Мета Політики полягає в забезпеченні екологічної безпеки, протидії зміні клімату, раціональному використанні природних ресурсів та покращенні стану навколишнього середовища.

Основні принципи Політики включають:

- Лідерство та відповідальність.
- Гармонізація економічних, екологічних та соціальних інтересів.
- Впровадження новітніх технологій.
- Пріоритет превентивного підходу та ризик-орієнтованого підходу.
- Підвищення екологічної культури і прозорості діяльності.

Основні напрямки включають:

- Охорону навколишнього середовища.
- Раціональне природокористування.
- Зниження забруднення та впливу на клімат.
- Використання екологічно безпечних та енергоефективних технологій.

Шляхи реалізації включають впровадження системи екологічного управління, розширення використання відновлювальних джерел енергії, оновлення природоохоронних споруд та зменшення антропогенного навантаження на навколишнє середовище.

Очікувані результати реалізації Політики: поліпшення екологічного стану, зниження витрат на енергоресурси та природоохоронні платежі, підвищення інвестиційної привабливості компанії та забезпечення доступу до інформації щодо охорони навколишнього середовища.

Ця Політика обов'язкова для всіх працівників і підлягає постійному вдосконаленню відповідно до розвитку науки і технологій.

Залізничні підприємства займають території площею від 2 до 50 га, які різняться не лише за розміром, а й за ступенем забруднення. Характер

технологічних процесів, що виконуються на цих підприємствах, впливає на тип і площу забруднення. Найпоширенішими забруднювачами є нафта, нафтопродукти, мазут, дизельне паливо, мастильні матеріали, антисептики, феноли, а також залишки перевезених вантажів і виробничі відходи. Частка забруднених ділянок становить від 8 до 35% загальної площі підприємства. Співвідношення чистих і забруднених територій залізничних підприємств наведено в таблиці 3.2.

Таблиця 3.2.

Площі забруднених територій залізничних підприємств

Найменування підприємства	Середня площа підприємства, га		Площа забрудненої території %
	загальна	забруднена	
Депо:			
локомотивні	5	1	20
вагонні	4,5	0,9	20
рефрижераторні	3	0,3	10
Промивально-пропарювальні станції	12	3	25
Шпалопросочувальні заводи	10	2,4	24
Станції і пункти обслуговування вагонів	50	5	10
Пункти підготовки вагонів:			
пасажирських	2	0,06	3
вантажних	2	0,15	5
Дистанції колії (колії та міжколійний простір)	-	-	28

Впровадження зеленої економіки в діяльність «Укрзалізниці» щодо проектування, будівництва, утримання, експлуатації, реконструкції, ремонту, модернізації та технічного переоснащення об'єктів інфраструктури залізничного транспорту вимагає комплексного підходу на всіх етапах. Водночас деякі аспекти цього процесу значною мірою збігаються з ідеями парадигми зеленої економіки, зокрема в контексті надання інфраструктурних послуг. На стадії проектування важливо застосовувати принципи екологічно орієнтованого дизайну. Це включає використання енергоефективних рішень, активне залучення відновлюваних джерел енергії, скорочення обсягів

відходів та оптимізацію логістики для мінімізації негативного впливу на довкілля.

В локомотивному депо при обслуговуванні інфраструктури кількість забруднення навколишнього середовища може сягати 20 % відповідно до класифікації (табл. 3.3).

Таблиця 3.3.

Класифікація об'єктів залізничного транспорту за рівнем еколого-економічного ризику

Рівень ризику	Господарство	Спеціалізація
Максимальний	Локомотивне (Т)	Ремонт та експлуатація дизельного рухомого складу Ремонт та експлуатація магістральних вантажних електровозів Ремонт та експлуатація магістральних пасажирських електровозів
Середній	Вагонне (В)	Ремонт суховантажних вагонів Капітальний ремонт нафтобензинових цистерн Деповський ремонт та експлуатація пасажирських вагонів Ремонт вантажних вагонів
Мінімальний	Колії (К)	Ремонт і поточне утримання колії Виробництво щебеню

Для кожної визначеної групи та окремого об'єкта визначаються пріоритетні та можливі заходи щодо зниження викидів, серед яких можемо визначити:

- зменшення зони активного забруднення шляхом перенесення залізничних колій за межі житлових територій;
- удосконалення режиму руху залізничного транспорту для зниження негативного впливу на навколишнє середовище;
- впровадження електричної тяги з метою зменшення викидів вуглеводнів і оксидів азоту при експлуатації рухомого складу;
- застосування безпропарювальної технології очищення цистерн,

що виключає використання хімічних речовин і мінімізує шкоду довкіллю;

- очищення відведених газів від летких органічних сполук у процесі фарбування вагонів та інших операцій.

Впровадження більшості природоохоронних заходів знижує рівень шкоди, завданої різними компонентами природного середовища. Для оцінки економічного збитку, спричиненого забрудненням довкілля залізничним транспортом пропонуємо користуватися методикою оцінки завданого збитку господарству через забруднення навколишнього середовища».

Проте ця методика не враховує в повній мірі специфіку впливу залізничного транспорту на довкілля. Наприклад, режим руху потягів суттєво впливає на обсяги викидів. Найбільш негативними для довкілля є низькі швидкості та «холостий хід» двигуна, за яких викиди забруднювальних речовин значно перевищують обсяги, характерні для стаціонарних режимів. Також у цих умовах зростають витрати палива, але саме вона досить добре оцінює збитки впливу локомотивних депо.

Окрім цього, для точнішого визначення зони активного забруднення необхідно враховувати особливості території, через яку проходять мобільні об'єкти залізничного транспорту. З огляду на це, формула для розрахунку збитків від забруднення довкілля залізничним транспортом набуває такого вигляду:

$$Y_{п.д} = y \cdot \sigma_t \cdot f \cdot M \cdot a_p, \quad (3.1)$$

де:

$Y_{п.д}$ – економічний збиток від пересувних джерел залізничного транспорту, грн/рік;

y – питомий економічний збиток, який становить 22,7 грн/ум. т;

σ_t – показник відносної небезпеки забруднення атмосфери на маршруті руху залізничного транспорту (безрозмірний);

f – поправковий коефіцієнт, що враховує характер розсіювання шкідливих викидів в атмосфері (безрозмірний);

M – приведена маса річного викиду забруднювальних речовин із

джерела, ум. т/рік;

a_p – коефіцієнт, що враховує режим руху транспортного засобу, розраховується за формулою:

$$a_p = \frac{a_{\phi}}{a_0}, \quad (3.2)$$

де:

a_{ϕ} – питомі витрати палива при фактичному режимі руху, кг/км;

a_0 – питомі витрати палива при нормованому (екологічному) режимі руху мобільних об'єктів залізничного транспорту, кг/км.

Оцінювати інтегрований еколого-економічний ефект від впровадження природоохоронних заходів у межах даної стратегії за формулою, що враховує специфіку руху мобільних об'єктів залізничного транспорту, особливості розсіювання викидів, формування зони активного забруднення та дисконтування грошових потоків:

$$EE_{ef} = \left(\sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T \frac{\Delta Y_{it}}{(1+r)^t} - \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T \frac{C_{nom_t}}{(1+\kappa)^t} \right) - \sum_{i=1}^n \sum_{t=1}^T \frac{K_{it}}{(1+r)^t}, \quad (3.3)$$

де:

ΔY_{it} – відвернений збиток від реалізації i -го заходу в t -му році;

C_{nom_t} – поточні витрати на впровадження i -го заходу в t -му році;

K_{it} – капітальні вкладення для реалізації i -го заходу в t -му році;

r – ставка дисконтування з урахуванням інфляції;

n – кількість заходів у стратегії;

T – кількість років реалізації заходів.

Формування стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту ґрунтується на загальних принципах концепції сталого розвитку та передбачає розробку додаткових принципів, зокрема: мінімізації екологічних ризиків, що ставить акцент на пріоритетності превентивних природоохоронних заходів; адаптивності й мобільності, що забезпечує оперативне реагування на зміни в зовнішньому середовищі залізничного транспорту в умовах ринкової економіки; еколого-соціальної

відповідальності, що передбачає компенсацію збитків місцевому населенню в районах, де розташовані об'єкти залізничного транспорту.

Порядок оцінки ефективності заходів представлено на рисунку 3.4.

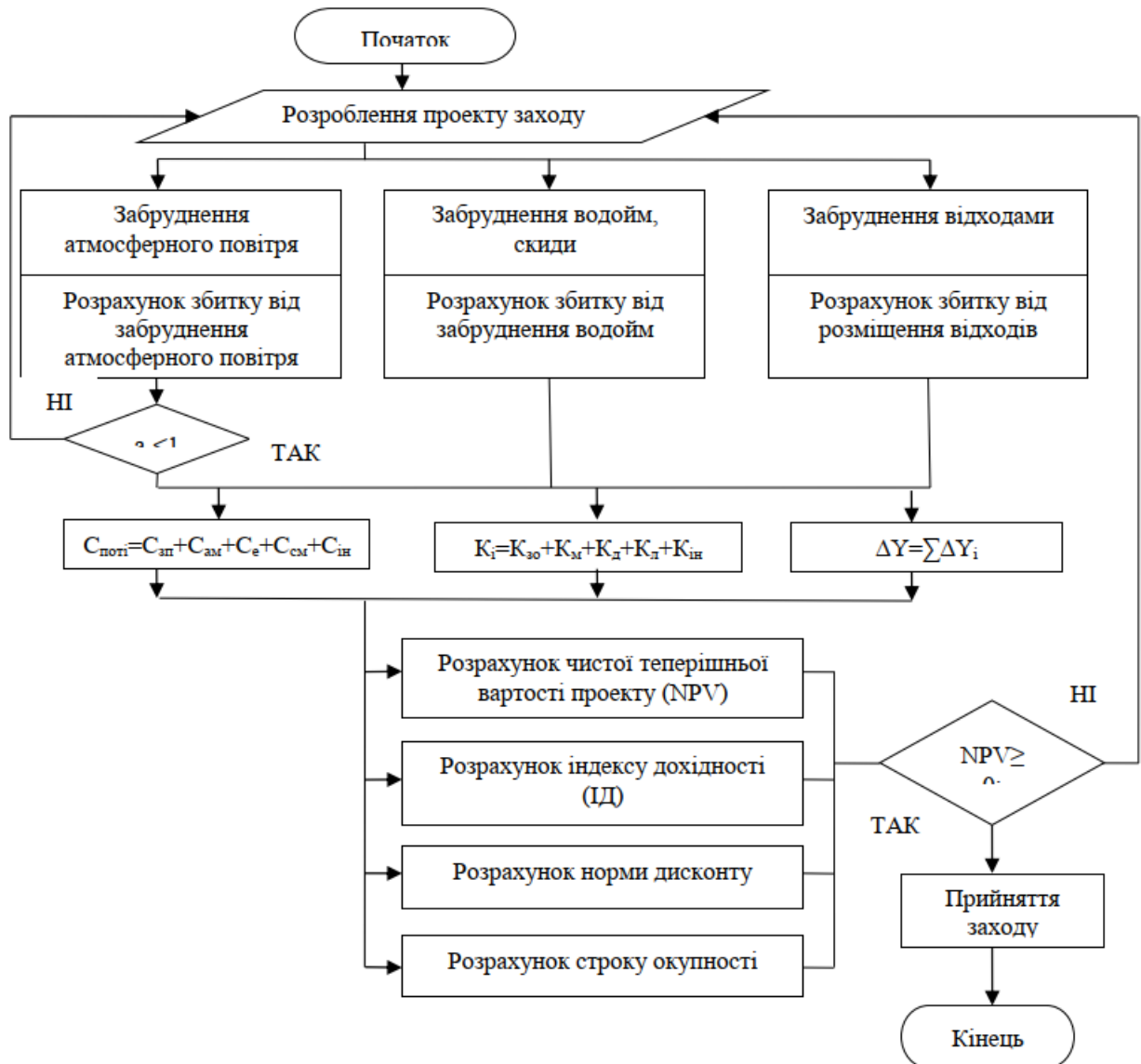


Рис. 3.4 Послідовність оцінки еколого-економічної ефективності природоохоронних заходів

Пояснення до рис. 3.4:

K_i – капітальні інвестиції в i -й захід, грн;

$K_{зо}$ – витрати на обладнання, грн;

K_m – витрати на монтаж (приблизно 80% від $K_{зо}$), грн;

K_d – витрати на демонтаж старого обладнання (приблизно 50% від K_m), грн;

K_l – витрати на ліквідацію накопичених відходів, грн;

Споті – поточні витрати на і-й захід, грн;

Сзп – витрати на оплату праці персоналу, грн;

Сам – амортизація, грн;

Се – витрати на електроенергію, грн;

Ссм – витрати на матеріали, грн;

Сін – інші експлуатаційні витрати, грн.

Одним із пріоритетних заходів для досягнення екологічно сталого розвитку галузі є електрифікація залізничного транспорту. Вона має значні переваги в перевізному процесі, зокрема завдяки збільшенню вантажонапруженості, зниженню собівартості перевезень, економії паливно-енергетичних ресурсів і покращенню стану довкілля.

3.3. Розробка посадових інструкцій фахівця з екологічної безпеки локомотивного депо

Для оперативного вирішення завдань з забезпечення екологічної безпеки, запобігання порушенням природоохоронного законодавства та належної координації природоохоронної діяльності у структурних підрозділах залізниці пропонується зосередити функції охорони довкілля в єдиному координаційному центрі, що займатиметься питаннями екологічно орієнтованого розвитку. Такий підхід дозволить створити сприятливі умови для ефективного впровадження стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту.

Проте в кожній структурі підприємства рекомендуємо мати фахівця, який буде займатися питаннями обрахунку екологічних ризиків та економічної шкоди від їх настання. Тому пропонуємо в депо Укрзалізниці ввести посаду інженера з охорони навколишнього середовища або еколога.

Для розробки посадової інструкції інженера з охорони навколишнього середовища (еколога) на підприємствах "Укрзалізниці" варто врахувати специфіку залізничного транспорту та його вплив на навколишнє середовище, а також нормативно-правову базу, що регулює екологічну безпеку у галузі.

Форму такої інструкції приводимо в додатках до даної роботи (Додаток Ж)

Загальні положення. Підпорядкування: Інженер з охорони навколишнього середовища в "Укрзалізниці" має безпосередньо підпорядковуватись керівнику підрозділу охорони навколишнього середовища або керівництву відділу екології на рівні підприємства.

Функції та завдання: Інженер з охорони навколишнього середовища на залізничному підприємстві має виконувати вказівки керівника щодо проведення екологічних моніторингів, зниження впливу залізничного транспорту на екосистему, а також вивчати і впроваджувати передові екологічні практики.

Заміна: У разі відсутності основного інженера з охорони навколишнього середовища його обов'язки може виконувати спеціаліст із тієї ж кваліфікації чи вищий за рівнем.

Кваліфікаційні вимоги: Відповідно до категорії (від II до провідного інженера) визначається рівень освіти та досвіду, зокрема, необхідно, щоб працівник мав досвід роботи на об'єктах залізничного транспорту, що включає виконання екологічних заходів на таких об'єктах, як депо, залізничні колії, вантажні станції та ін.

Завдання та обов'язки. Основні обов'язки інженера з охорони навколишнього середовища в "Укрзалізниці" можуть включати: контроль за екологічним законодавством: важливою частиною діяльності є забезпечення виконання екологічних стандартів у процесах проектування, будівництва та експлуатації залізничної інфраструктури. Інженер здійснює контроль за виконанням екологічних нормативів щодо викидів шкідливих речовин у повітря, очищення води від стічних вод, управління відходами.

Розробка планів та проектів: інженер бере участь у розробці перспективних планів екологічної модернізації об'єктів залізничного транспорту, включаючи проекти з електрифікації залізничних ліній, реконструкції рухомого складу, будівництва енергоефективних

інфраструктурних об'єктів.

Екологічна експертиза: участь в екологічних експертизах нових проектів та модернізацій залізничної інфраструктури дозволяє своєчасно виявляти і усувати потенційні екологічні ризики на стадії планування та проектування.

Контроль за виконанням природоохоронних заходів: Забезпечення функціонування природоохоронних об'єктів і пристроїв, таких як очисні споруди, а також моніторинг рівня забруднення навколишнього середовища в районах діяльності "Укрзалізниці".

Звітність і документація: складання звітів щодо виконання екологічних заходів, а також участь у розробці технічної документації для проектів, що включають екологічні рішення. Також важливе складання річних звітів про стан навколишнього середовища в рамках вимог державних органів та міжнародних стандартів.

Права. Ознайомлення з проектами рішень: інженер з охорони навколишнього середовища має право ознайомлюватися з проектами рішень, що стосуються екологічних аспектів залізничної діяльності, таких як планування нових ліній або оновлення інфраструктури.

Внесення пропозицій: права включають можливість вносити пропозиції щодо удосконалення екологічної роботи та оптимізації природоохоронних заходів у рамках існуючої практики.

Повідомлення про порушення: інженер може інформувати керівництво про порушення екологічних стандартів або інші проблеми, що впливають на стан навколишнього середовища, пропонуючи шляхи їх усунення.

Відповідальність. Невиконання посадових обов'язків: інженер несе відповідальність за невиконання своїх обов'язків, пов'язаних з охороною навколишнього середовища, а також за невиконання норм екологічного законодавства на об'єктах залізничного транспорту.

Матеріальна відповідальність: у разі неналежного виконання своїх обов'язків, що призвело до завдання шкоди навколишньому середовищу,

інженер може нести матеріальну відповідальність за відшкодування збитків.

Розробка та впровадження цієї посадової інструкції в локомотивних депо АТ «Укрзалізниця» дозволить забезпечити більш ефективне управління екологічними аспектами діяльності, мінімізуючи негативний вплив на навколишнє середовище та покращуючи екологічну безпеку підприємств. Інженери з охорони навколишнього середовища будуть відігравати ключову роль у підтримці сталого розвитку обслуговування залізничного транспорту.

Висновки до розділу 3

На підприємстві стратегія екологічної безпеки базується на принципах сталого розвитку, що включають адаптацію до змінного зовнішнього середовища, підвищення ефективності підприємства та інтеграцію екологічних стандартів. Це дозволяє підвищити конкурентоспроможність і ефективність підприємства, водночас зменшуючи негативний вплив на довкілля.

Оцінка економічного збитку та ефективність природоохоронних заходів дає змогу визначити доцільність впровадження конкретних ініціатив. Це дозволяє максимально знизити негативний вплив на довкілля та забезпечити стаке економічне зростання.

Наявність фахівця, що буде пропонувати екологічнозахисні заходи, обраховувати їх ефективність та проводити контроль за їх виконанням допоможе підвищити рівень екологічної обізнаності підрозділу та позитивно вплине на його соціальну відповідальність.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

АТ «Укрзалізниця» є глобальним членом державної економіки та монополістом залізничних перевезень країни, що впливає не стратегічний, економічний розвиток держави, забезпечення логістики, особливо під час ведення військових дій.

При глобальному підході до модернізації підприємства за Європейськими вимогами необхідним елементом є формування курсу «зеленої» економіки, тому ціль наших досліджень і полягала у визначенні напрямків розвитку системи управління якістю відносно можливості впровадити заходи за поліпшення, які базуються на цій концепції.

В роботі ми провели дослідження системи управління логістичними потоками та встановили що:

Залізничний транспорт стикається з проблемами, такими як зношення інфраструктури та низька інвестиційна привабливість. Стратегічне планування орієнтоване на розвиток конкурентоспроможності, інтеграцію в європейську транспортну мережу та залучення інвестицій. Меморандуми з ЄС сприяють впровадженню європейських стандартів.

АТ «Укрзалізниця» є найбільшим транспортним підприємством України, яке забезпечує перевезення пасажирів і вантажів. Однак, компанія стикається з проблемами, такими як залежність від державного фінансування, зношеність інфраструктури та вплив економічної і безпекової ситуації. Також важливим є підвищення безпеки перевезень, забезпечення екологічної стійкості та розширення міжнародного співробітництва.

Стратегія екологічної безпеки на підприємстві базується на принципах сталого розвитку, орієнтуючись на адаптацію до змінного середовища, підвищення ефективності та інтеграцію екологічних стандартів. Це дозволяє зменшити негативний вплив на довкілля та підвищити конкурентоспроможність підприємства.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ІНФОРМАЦІЇ

1. Бондаренко В. С. Застосування міжнародних стандартів для забезпечення якості на залізничному транспорті. Київ : Транспорт, 2020. 160 с.
2. Бондаренко В. С. Система управління якістю на транспорті. Харків : ХАІ, 2020. 134 с.
3. Васильчук Н. І. Аналіз проблем і шляхів розвитку залізничного транспорту України. Харків : ХНТУ, 2019. 145 с.
4. Глущенко В. О. Аналіз діяльності державних транспортних компаній України. Київ : Ун–т економіки, 2020. 70 с.
5. Глущенко В. О. Основи управління якістю на залізниці: теорія та практика. Київ : Наукова думка, 2020. 120 с.
6. Грек І. О. Інформаційно-аналітична система якості перевезень на залізничному транспорті. Київ : Інформатика, 2020. 150 с.
7. Грек П. О. Методи аналізу ефективності транспортування вантажів. Чернівці : Чернівецький ун–т, 2020. 96 с.
8. Грек П. О. Системи контролю якості на залізничному транспорті. Київ : Логістика, 2021. 120 с.
9. Дмитренко В. В. Моделі управління на підприємствах залізничного транспорту. Харків : ХАІ, 2021. 98 с.
10. Дорошенко І. О. Моделі та методи оцінки якості перевезень на залізниці. Київ : Техніка, 2021. 102 с.
11. ДСТУ ISO 9000:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Основні положення та словник термінів. Видання офіційне. Київ : УкрНДНЦ, 2016. 51 с.
12. ДСТУ ISO 9001:2015 (ISO 9001:2015, IDT). Системи управління якістю. Вимоги. Київ : УкрНДНЦ, 2016. 30 с.
13. Іванова В. І. Методи і моделі управління якістю в транспортних компаніях. Київ : Ун–т економіки, 2019. 114 с.
14. Іванова Т. С. Оцінка якості обслуговування на залізниці та шляхи її покращення. Харків : ХТУ, 2019. 123 с.

15. Іванчук О. В. Міжнародний досвід застосування системи якості на залізниці. Київ : Університет транспорту, 2020. 88 с.
16. Климчук О. О. Залізничний транспорт України: стратегічні напрямки розвитку. Харків : ХГТУ, 2021. 97 с.
17. Коваленко О. А. Стандартизація і сертифікація в управлінні якістю на залізниці. Одеса : ОНУ, 2018. 116 с.
18. Ковальчук В. А. Управління якістю на підприємствах транспортної галузі. Київ : Інститут транспорту, 2021. 122 с.
19. Костюк І. Ю. Аналіз ефективності управління якістю на залізничному транспорті. Одеса : ОНУ, 2021. 76 с.
20. Кузьменко М. М. Сучасні підходи до управління якістю на транспорті. Одеса : Одеська академія морського і транспортного ун-ту, 2021. 140 с.
21. Литвинова О. А. Система управління якістю в залізничному транспорті: сучасні підходи. Харків : ХНАДУ, 2021. 67 с.
22. Лобанова Ю. А. Технічні аспекти підвищення ефективності роботи залізничних підприємств. Київ : Підприємництво, 2020. 75 с.
23. Лобанова Ю. А. Система управління якістю в державних підприємствах залізничного транспорту. Київ : Техніка, 2021. 83 с.
24. Мельник І. М. Організаційно-економічні аспекти діяльності філій залізничних компаній. Київ : Олімп, 2022. 110 с.
25. Мельник І. С. Роль системи якості у розвитку залізничного транспорту. Львів : ЛНУ, 2021. 66 с.
26. Мошенко О. І. Практичні аспекти реалізації системи якості на залізничних підприємствах. Харків : ХНУ, 2022. 135 с.
27. Оленченко І. В. Розвиток системи управління якістю на залізничному транспорті. Черкаси : Черкаський ун-т, 2021. 93 с.
28. Остромова Н. І. Система моніторингу якості обслуговування на залізниці. Львів : ЛНУ, 2020. 118 с.
29. Павленко М. В. Стратегічні напрямки розвитку системи якості на

залізниці. Харків : ХГТУ, 2021. 79 с.

30. Руденко І. П. Проблеми впровадження стандартів якості на залізниці. Одеса : ОНУ, 2022. 102 с.

31. Сидоренко М. О. Стандарти системи управління якістю на залізниці. Київ : Наукова думка, 2012. 115 с.

32. Сич О. М. Інтеграція міжнародних стандартів якості у діяльність залізничних компаній. Київ : НТУ, 2020. 73 с.

33. Січенко А. О. Вдосконалення системи якості на залізничних підприємствах. Київ : Видавництво університету, 2021. 67 с.

34. Соловйова О. В. Міжнародний досвід управління якістю у транспортній галузі. Львів : ЛНУ, 2020. 74 с.

35. Соловйова Т. І. Формування системи забезпечення якості у транспортній сфері. Київ : КНУ, 2021. 89 с.

36. Тарасенко Ю. В. Аналіз системи управління якістю на залізниці. Харків : ХНУ, 2020. 97 с.

37. Тищенко В. С. Система управління якістю на залізниці: сучасні тенденції. Харків : ХНУ, 2020. 86 с.

38. Чередниченко І. А. Аналіз стандартів і вимог до якості на залізничному транспорті. Київ : КНУ, 2021. 95 с.

39. Черниш М. В. Інтеграція систем якості в транспортну логістику залізниць. Харків : ХАІ, 2019. 102 с.

ДОДАТКИ

Устименко В.Ю.

Науковий керівник: Зборовська Т. В.

Національний фармацевтичний університет, м. Харків, Україна

**ПІДВИЩЕННЯ ЯКОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ РЕГІОНАЛЬНОЇ ФІЛІЇ АТ
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ» НА ОСНОВІ СИСТЕМИ УПРАВЛІННЯ
ЯКІСТЮ ISO 9001**

t.v.zborovska.83@gmail.com

Система залізничного транспорту є важливою складовою національної інфраструктури, яка забезпечує ефективне та безпечне перевезення пасажирів і вантажів. В умовах інтеграції до Європейського Союзу особливо важливим є підтримка належного технічного стану інфраструктури та впровадження ефективної системи управління якістю (СУЯ). АТ «Українська залізниця» повинна орієнтуватися на високі стандарти обслуговування споживачів і надійності перевезень, що досягається шляхом поліпшення СУЯ.

Мета: розробка заходів щодо підвищення якості діяльності регіональної філії АТ «Українська залізниця» шляхом інтеграції вимог стандартів ISO, які дозволяють удосконалити процеси обслуговування клієнтів, підвищити ефективність роботи підприємства та забезпечити високий рівень безпеки та надійності перевезень.

Матеріали та методи. Дослідження ґрунтується на аналізі міжнародних стандартів якості ISO, оцінці існуючої СУЯ на залізниці, а також практичному застосуванні кращих методів з поліпшення.

Результати. Для підвищення якості діяльності регіональних філій АТ «Українська залізниця» необхідно запровадити інтегровану систему управління якістю згідно з вимогами стандартів ISO 9001:2015, 14001:2015, 45001:2019, 50001:2020. Така система передбачає розгляд ряду питань пов'язаних не тільки з управлінням, але й з безпекою персоналу та екологічним впливом діяльності організації на навколишнє середовище.

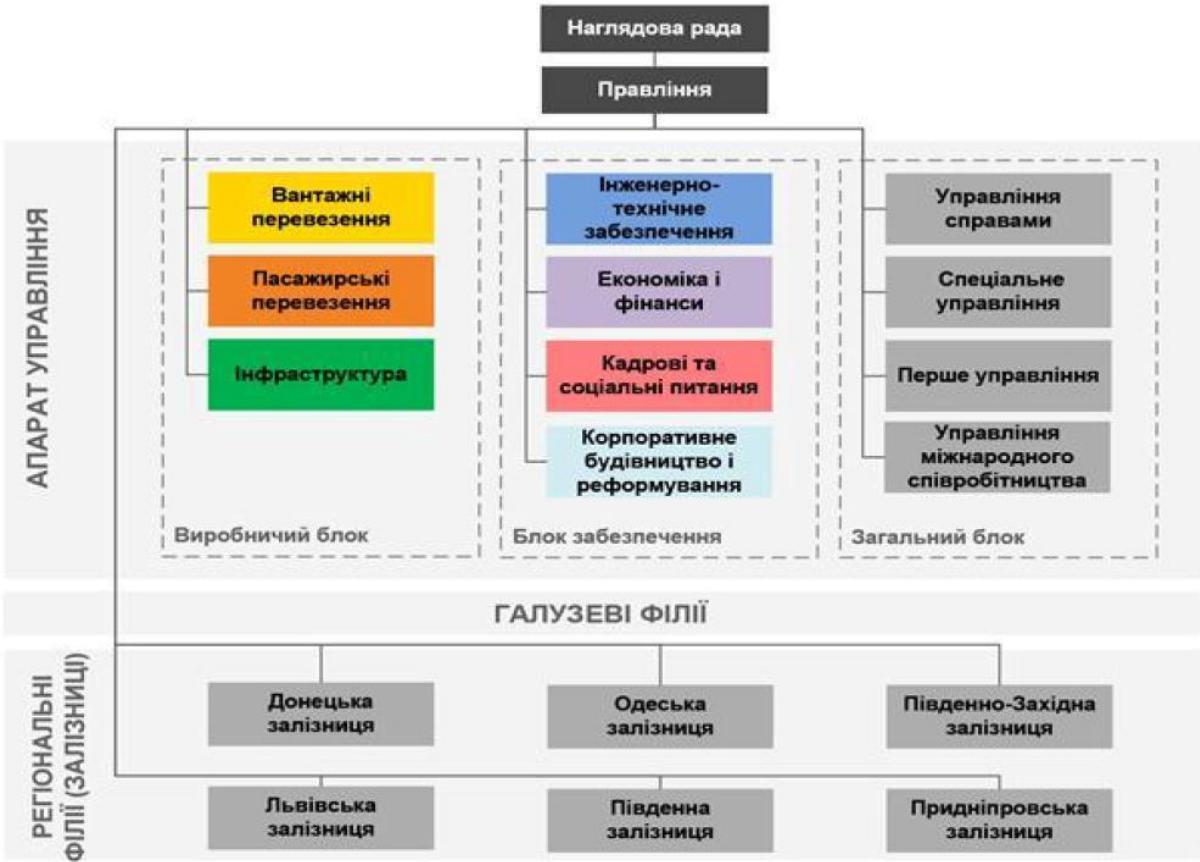
Основні заходи включають роботи з інтеграцією в політику якості питань підвищення задоволення споживачів через ефективне управління процесами організації та їх постійною оптимізацією, мінімізацією негативного впливу на навколишнє середовище через контроль за використанням ресурсів і зменшенням відходів, забезпечення безпечних і здорових умов праці для співробітників, підвищення енергоефективності та зниження енергетичних витрат.

Також підприємство повинне провести ряд додаткових дій спрямованих на оцінку екологічних аспектів, планування екологічних заходів, управління екологічними ризиками, моніторинг екологічних показників, ідентифікації ризиків для здоров'я і безпеки, розробку політики безпеки, навчання персоналу, моніторингу і аналізу інцидентів та виокремлення енергетичних аспектів, впровадження енергозберігаючих технологій, моніторингу енергоспоживання, планування та реалізація заходів з енергозбереження.

Для інтеграції важливо встановити спільні політики, процедури та інструменти управління, що дозволяють одночасно задовольняти вимоги якості, екології, охорони праці та енергоефективності. Це потребує розробки єдиної системи моніторингу та звітності, що дозволяє одночасно контролювати ефективність усіх процесів, застосування єдиної стратегії для планових перевірок та зовнішніх аудитів з метою підвищення рівня відповідності стандартам.

Висновки. Запровадження інтегрованої СУЯ в регіональних філіях АТ «Українська залізниця» згідно з вимогами стандартів ISO є необхідним кроком для підвищення ефективності діяльності підприємства. Це дозволить не тільки забезпечити високу якість обслуговування споживачів та оптимізацію внутрішніх процесів, але й гарантувати безпеку працівників, зменшити екологічний вплив на навколишнє середовище та підвищити енергоефективність. Створення єдиної системи призведе до зростання конкурентоспроможності компанії та сталого розвитку її діяльності.

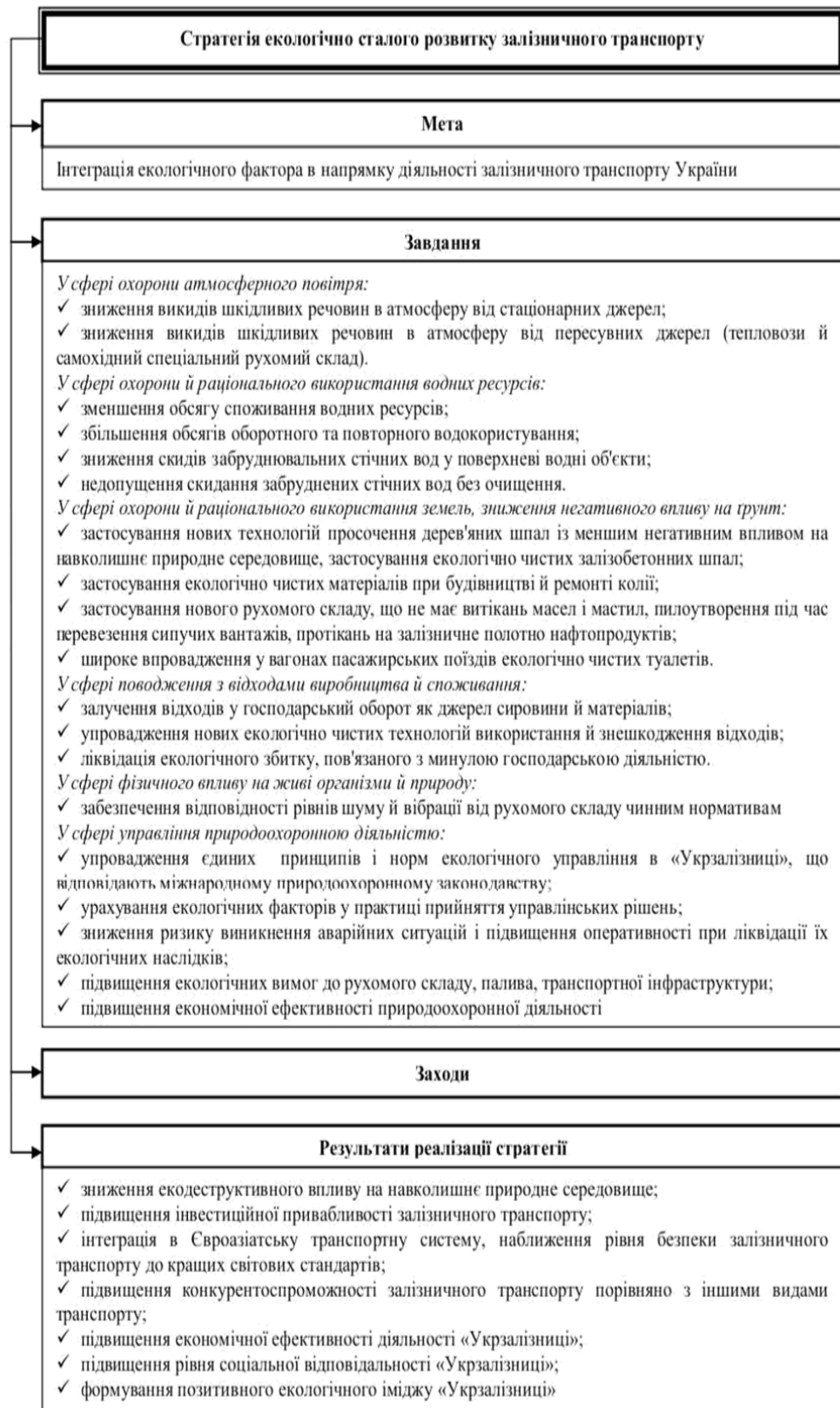
Організаційна структура АТ «Укрзалізниця»



Структура служби локомотивного господарства



Складові стратегії екологічно сталого розвитку залізничного транспорту України



Парадигми впровадження зеленої економіки в різні види діяльності «Укрзалізниці»



Надання послуг з перевезення: впровадження зеленої економіки включає оптимізацію маршрутів та ресурсів, використання енергоефективних транспортних засобів, а також застосування екологічно чистих технологій у процесі перевезення.



Надання доступу до інфраструктури: зелена економіка передбачає створення та підтримку інфраструктури, що сприяє використанню екологічно чистих технологій та зменшенню викидів шкідливих речовин.



Проектування та будівництво: у впровадженні зеленої економіки враховується використання екологічно безпечних матеріалів та технологій, а також розробка інфраструктури з урахуванням енергоефективності та сталого використання ресурсів.



Будівельна діяльність: зелена будівельна діяльність включає енергоефективне проектування та використання екологічно чистих будівельних матеріалів для зменшення впливу на навколишнє середовище.



Діяльність зі зберігання та складування: впровадження зеленої економіки передбачає використання енергоефективних систем управління складськими процесами та застосування переробних технологій для зменшення відходів.



Надання послуг з ремонту: зелена економіка включає використання енергоефективних та екологічно чистих технологій у процесі ремонту, а також впровадження переробних методів для утилізації відходів.



Продаж проїзних документів та обслуговування пасажирів: впровадження зеленої економіки включає застосування енергоефективних систем опалення та кондиціювання у вокзалах та пасажирських поїздах, а також стимулювання використання громадського транспорту.



Надання послуг з навантаження: впровадження зеленої економіки включає використання енергоефективних систем навантаження та зважування вантажів, а також впровадження технологій для оптимізації процесів перевантаження та розвантаження.



Навантаження та вивантаження багажу: зелена економіка включає використання енергоефективних систем навантаження та вивантаження, а також стимулювання використання масового транспорту для зменшення кількості автомобільних поїздок.



Надання послуг з охорони вантажів: впровадження зеленої економіки передбачає використання екологічно чистих методів охорони вантажів та використання технологій для запобігання негативному впливу на довкілля під час транспортування.

Затверджена 26.12.2022

Екологічна політика АТ «Укрзалізниця» до 2030 року

І. Загальні положення

АТ «Укрзалізниця» (далі – Товариство), що бере участь у виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни визначає одним з головних пріоритетів екологічну безпеку, охорону навколишнього природного середовища, здоров'я населення та персоналу.

Екологічна політика АТ «Укрзалізниця» до 2030 року (далі – Політика) спрямована на забезпечення ефективного функціонування і розвитку Товариства, зменшення негативного впливу на навколишнє природне середовище та інтегрування екологічних вимог під час розроблення і затвердження нормативних документів Товариства.

Основні пріоритети та принципи Політики відповідають основним засадам (стратегії) державної екологічної політики України, затвердженої Законом України «Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року», Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, Стратегії Акціонерного товариства «Українська залізниця» на 2019—2023 роки, погодженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 12.06.2019 № 591-р, Указу Президента України від 30.09.2019 № 722/2019 «Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року».

Ця Політика поширюється на посадових осіб та працівників Товариства у всіх сферах діяльності Товариства.

ІІ. Мета та принципи

Метою цієї Політики є проведення ефективної і цілеспрямованої діяльності з організації та координації заходів Товариства щодо охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки, з протидії зміні клімату, раціонального використання і відтворення природних ресурсів.

Основними принципами цієї Політики є:

- лідерство та відповідальність;
- пріоритетність вимог екологічної безпеки при прийнятті управлінських рішень та здійсненні діяльності;
- гармонізація економічних інтересів Товариства з екологічними та соціальними інтересами суспільства;
- впровадження новітніх технологій;
- пріоритет превентивного підходу;

застосування ризик-орієнтованого підходу під час планової діяльності та мінімізація ризиків негативного впливу на довкілля;
екологічна освіта та культура;
відкритість інформації та прозорість діяльності.

III. Основні напрямки та цілі

Основні напрямки цієї Політики включають:
охорону навколишнього природного середовища;
раціональне природокористування;
екологічну безпеку;
інституційне середовище.

Для дотримання принципів Політики Товариство ставить перед собою наступні цілі та завдання:

- збереження, захист і поліпшення якості довкілля;
- упровадження системи екологічного управління відповідно до вимог ISO 14001:2015 Системи екологічного управління;
- забезпечення результативного та ефективного функціонування системи екологічного управління;
- проведення аналізу та оцінювання факторів впливу на навколишнє природне середовище від своєї діяльності;
- мінімізація впливу на клімат, поступово зменшуючи обсяги викидів парникових газів і запровадивши ефективне споживання ресурсів та управління відходами;
- скорочення питомих викидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище;
- зниження обсягів та покращення якісних показників скидів стічних вод;
- раціональне використання та заощадження природних ресурсів;
- зменшення обсягів утворення відходів;
- зниження ризиків виникнення аварійних ситуацій з екологічними наслідками;
- впровадження екологічно безпечних, ресурсо та енергозберігаючих технологій у процесі виробництва та діяльності;
- контроль за виконанням підрядниками, постачальниками та замовниками послуг Товариства обов'язкових вимог у галузі охорони навколишнього середовища;
- залучення персоналу усіх рівнів до діяльності з захисту навколишнього природного середовища.

IV. Шляхи реалізації

Для досягнення цілей у процесі реалізації цієї Політики Товариство бере на себе наступні обов'язки:

дотримуватися вимог природоохоронного законодавства України, міжнародних угод, стандартів у сфері охорони довкілля та нормативно-правових актів відповідальність за виконання яких бере на себе Товариство;

впровадити систему управління екологічними ризиками;

розвивати потужності відновлюваних і альтернативних джерел енергії;

проводити оновлення фізично та морально зношених споруд природоохоронного призначення;

підвищувати екологічну безпеку рухомого складу та об'єктів залізничної інфраструктури, зменшуючи викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище;

забезпечувати контроль якості та вжиття заходів щодо підвищення екологічної ефективності захисних лісосмуг;

забезпечувати дотримання умов щодо перевезення та збереження небезпечних вантажів;

впроваджувати заходи з метою зменшення виникнення ситуацій, пов'язаних із забрудненням ґрунтів паливно-мастильними матеріалами під час провадження господарської діяльності;

забезпечувати реалізацію ефективних управлінських рішень спрямованих на зменшення антропогенного навантаження під час поводження з відходами, у тому числі шляхом здійснення їх сортування;

розвивати екологічну культуру власних співробітників;

проводити регулярне навчання працівників з екологічних питань та екологічних наслідків, охорони навколишнього середовища;

забезпечувати відкритість інформації про діяльність, пов'язану з впливом на довкілля.

Для реалізації встановлених цілей передбачається постійне вдосконалення системи екологічного управління шляхом розробки та реалізації природоохоронних заходів, впровадження процесів, інструментів та документів, що їх регламентують.

V. Очікувані результати

Реалізація Політики дасть змогу:

забезпечити результативне та ефективне функціонування системи екологічного управління;

поліпшити стан навколишнього природного середовища до більш безпечного для екосистем та населення рівня;

мінімізувати забруднення ґрунтів небезпечними забруднюючими речовинами та відходами;

знижити витрати внаслідок споживання енергії, води та сировини;

підвищити довіру споживачів до Товариства та до послуг, що надаються;

зменшити природоохоронні платежі та штрафи;
підвищити інвестиційну привабливість Товариства;
забезпечити дотримання екологічних прав громадськості на доступ до публічної інформації з питань охорони навколишнього природного середовища.

VI. Прикінцеві положення

Товариство прагне до довгострокового сталого розвитку, підтримуючи високий рівень корпоративної соціальної відповідальності щодо захисту навколишнього середовища, і формування конструктивних взаємодій із громадськістю, державними органами та іншими зацікавленими сторонами щодо розв'язання екологічних питань.

Виконання принципів цієї Політики є обов'язковим для всіх працівників Товариства, незалежно від виконуваних ними обов'язків та зайнятих посад.

Контроль та моніторинг належного виконання вимог природоохоронного законодавства, цієї Політики здійснюють керівники структурних підрозділів, регіональних філій та філій, відповідний структурний підрозділ апарату управління Товариства, відповідальний за виконання функції з охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки, та члени правління Товариства в межах повноважень.

Ця Політика підлягає актуалізації та вдосконаленню з урахуванням розвитку науки і технологій, умов діяльності Товариства.

Ця Політика та результати її реалізації доводяться до відома громадськості та всіх працівників Товариства шляхом розміщення на офіційному вебсайті Товариства.

ЗАТВЕРДЖУЮ

Локомотивного депо

Полтава" АТ "Українська залізниця

Начальник "Локомотивного депо Полтава" АТ
"Українська залізниця

(уповноважена особа)

Андрій ЧЕПУРНИЙ

(ПІБ, підпис)

" _ " _____ 2025 р.

ПОСАДОВА ІНСТРУКЦІЯ ІНЖЕНЕРА З ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА (ЕКОЛОГА)

I. Загальні положення

1. Інженер з охорони навколишнього середовища безпосередньо підпорядковується начальнику Локомотивного депо Полтава" АТ "Українська залізниця

2. Інженер з охорони навколишнього середовища виконує вказівки керівного складу Локомотивного депо Полтава" АТ "Українська залізниця

3. Повинен знати:

- екологічне законодавство;

- нормативні та методичні матеріали з охорони навколишнього середовища і раціонального використання природних ресурсів;

- систему екологічних стандартів і нормативів;

- виробничу та організаційну структуру підприємства і перспективи його розвитку;

- технологічні процеси і режими виробництва продукції підприємства;

- порядок проведення екологічної експертизи передпланових, передпроектних і проектних матеріалів;

- методи екологічного моніторингу;

- засоби контролю відповідності технічного стану устаткування підприємства вимогам охорони навколишнього середовища і раціонального природокористування;

- чинні екологічні стандарти і нормативи;

- передовий вітчизняний і світовий досвід у сфері охорони навколишнього середовища і раціонального використання природних ресурсів;

- порядок обліку і складання звітності з охорони навколишнього середовища;

- основи економіки, організації праці, виробництва та управління;

- засоби обчислювальної техніки, комунікацій та зв'язку.

4. Кваліфікаційні вимоги:

Провідний інженер з охорони навколишнього середовища: повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст). Стаж роботи за професією інженера з охорони навколишнього середовища I категорії — не менше 2 років.

Інженер з охорони навколишнього середовища I категорії: повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (магістр, спеціаліст); для магістра — без вимог до стажу роботи, спеціаліста — стаж роботи за професією інженера з охорони навколишнього середовища II категорії — не менше 2 років.

Інженер з охорони навколишнього середовища II категорії: повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (спеціаліст). Стаж роботи за професією інженера з охорони навколишнього середовища — не менше 1 року.

Інженер з охорони навколишнього середовища: повна вища освіта відповідного напрямку підготовки (спеціаліст) без вимог до стажу роботи.
- II. Завдання та обов'язки

1. Здійснює контроль за дотриманням у підрозділах підприємства чинного екологічного законодавства, інструкцій, стандартів і нормативів з охорони навколишнього середовища, сприяє зниженню шкідливого впливу виробничих факторів на життя і здоров'я працівників.
2. Розробляє проекти перспективних і поточних планів з охорони навколишнього середовища, контролює їх виконання.
3. Бере участь у проведенні екологічної експертизи техніко-екологічних обґрунтувань, проектів розширення і реконструкції діючих виробництв, а також створюваних нових технологій і устаткування, розробленні заходів з упровадження нової техніки.
4. Бере участь у проведенні науково-дослідних і дослідних робіт з очищення промислових стічних вод, запобігання забрудненню навколишнього середовища, викидів шкідливих речовин в атмосферу, зменшення або повної ліквідації технологічних відходів, раціонального використання земельних і водних ресурсів.
5. Здійснює контроль за дотриманням технологічних режимів природоохоронних об'єктів, аналізує їх роботу, стежить за дотриманням екологічних стандартів і нормативів, за станом навколишнього середовища в районі розташування підприємства.
6. Складає технологічні регламенти, графіки аналітичного контролю, паспорти, інструкції та іншу технічну документацію.
7. Бере участь у перевірці відповідності технічного стану устаткування вимогам охорони навколишнього середовища і раціонального природокористування.
8. Складає встановлену звітність про виконання заходів з охорони навколишнього середовища, бере участь у роботі комісій з проведення екологічної експертизи діяльності підприємства.
9. Аналізує ризики зовнішні та внутрішні разом з командою фахівців з ПАТ «Укрзалізниця».

III. Права

Інженер з охорони навколишнього середовища має право:

1. Ознайомлюватися з проектами рішень керівництва підприємства, що стосуються його діяльності.
2. Брати участь в обговоренні питань, що стосуються виконання його обов'язків.
3. Вносити на розгляд керівництва підприємства пропозиції щодо покращання роботи, пов'язаної з обов'язками, що передбачені цією інструкцією.
4. В межах своєї компетенції повідомляти керівництву підприємства про всі недоліки, виявлені в процесі його діяльності, та вносити пропозиції щодо їх усунення.
5. Вимагати від керівництва підприємства сприяння у виконанні ним посадових обов'язків.

IV. Відповідальність

Інженер з охорони навколишнього середовища несе відповідальність:

1. За неналежне виконання або невиконання своїх посадових обов'язків, а також за невикористання або неповне використання своїх функціональних прав, що передбачені цією посадовою інструкцією, - в межах, визначених чинним законодавством України про працю.
2. За правопорушення, скоєні в процесі здійснення своєї діяльності, - в межах, визначених чинним адміністративним, кримінальним та цивільним законодавством України.
3. За завдання матеріальної шкоди - в межах, визначених чинним цивільним законодавством та законодавством про працю України.

УЗГОДЖЕНО

Керівник структурного підрозділу:	_____	_____	" ____ " _____ р.
	(підпис)	(ПІБ)	
Начальник юридичного відділу:	_____	_____	" ____ " _____ р.
	(підпис)	(ПІБ)	
З інструкцією ознайомлений:	_____	_____	" ____ " _____ р.
	(підпис)	(ПІБ)	