

Напрацювання документу буде гармонізовано з програмою в рамках партнерства ООН та України [3].

**Висновки та пропозиції.** Екосистемне корпоративне підприємництво в Україні базується на принципах ФАО, яке має достатню кількість інформації та вимог щодо екосистемного підприємництва: кодекс ведення відповідального рибальства; міжнародний договір про генетичні ресурси рослин для виробництва продовольства і ведення сільського господарства; добровільні керівні принципи відповідального регулювання питань володіння і користування земельними, рибними і лісовими ресурсами та інші.

***Використана література:***

1. Миськовець Н. П. Науково-методичні підходи до оцінки діяльності ФАО в сфері відповідального екосистемного підприємництва. *Агросвіт*. 2017. № 3. С. 50 – 56. 2. Юрченко О.Ю. Розвиток потенціалу світового сільськогосподарського виробництва за умов глобалізації. *Вісник Сумського національного аграрного університету*. 2014. Вип. 5. С. 130 –134. 3. У Мінагрополітики обговорили стан та подальші напрями співпраці з ФАО. URL: <https://agro.me.gov.ua/ua/news/u-minagropolitiki-obgovorili-stan-ta-podalshi-napryami-spiivpraci-z-fao> (дата звернення 15.02.2020р.)

**Нестеров О.,** к.т.н., доцент  
Азовський морський інститут  
Одеської національної морської академії,  
м. Маріуполь, Україна

**СИСТЕМА УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДГОТОВКИ ЕКІПАЖУ ДЛЯ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ СУДНА ПРИ ПЛАВАННІ**

Вступ.

Безпека перевезення є основною умовою, необхідним для усіх видів транспортних процесів, у тому числі і для процесу морського перевезення.

Значні розміри морських суден, ріст швидкостей їх руху, постійне збільшення кількості і інтенсивності руху судів на морських шляхах, складні гідрометеорологічні умови плавання і інші заподій роблять проблему безпеки мореплавання найбільш пріоритетною і актуальною для сучасного морського судноплавства. У недалекому минулому світова морська наука, грунтуючись на аналізі статистики і катастроф, вважала, що зниження аварійності судів і його запобігання можна досягти тільки за рахунок технічних рішень вдосконалення конструкції судів, вдосконалення їх устаткування, приладової бази, розвитку методів і прийомів судноводіння і технічної експлуатації. Прогрес в цих областях очевидний. І особливих успіхів наука і техніка досягли в області морської навігації. Супутникова навігація, що забезпечує точність визначення місця судна до декількох метрів, електронна картографія, автоматичні системи менеджменту судами - усе це вселяє упевненість в сприятливому рішенні проблем безпеки мореплавання, скорочення аварійності судів і зниження числа морських катастроф. Проте, число катастроф і аварій на морі не скорочується і щорічно в

морі: гине понад 70 судів, близько 30 судів сідають на мілину, понад 20 стикаються і т.п. Катастрофи і аварії на морі демонструють тенденцію росту : кількості гинучих людей, матеріального збитку і забруднення довкілля. Стало очевидним, що в теперішній час помилка однієї людини може привести до техногенної катастрофи і коштувати життів сотень, а то і тисяч людей. Дані аналізу причин морських аварій і катастроф, що мали місце за останні 30 років, спонукали міжнародне морське співтовариство до того, щоб перейти від підходу, орієнтованого, більшою мірою, тільки на технічні вимоги до конструкції і устаткування судів, до підходу, при якому признається і більш повно враховується роль «людського чинника» у безпеці на морі у рамках усієї морської галузі. Ці дані показали, що люди участвують в усіх аспектах діяльності на морі, включаючи проектування, виробництво, управління, експлуатацію і технічне обслуговування. Тому майже усі морські аварії і катастрофи пов'язані з «людським чинником».

Світова спільнота прийшла до розуміння того, що основною небезпекою, супутньою діяльності людини, є прояв «людського чинника». При цьому під «людським чинником» прийнято розуміти дії людей, неумисні або умисні, помилкові або неправильні при управлінні технікою, устаткуванням, виконанні операцій і робіт як в звичайних повсякденних, так і екстремальних умовах, що привели або можуть привести до завдання шкоди або збитку для життя окремих людей, людського співтовариства в цілому і / або для довкілля. Наприклад, за даними клубів Р&І в 90% випадків причиною зіткнень і посадок на мілину судів є «людський чинник». Він же привів до 75% навалювань судів, пожеж і вибухів на них. Відомо, що на морському флоті в середньому в 85% випадків причиною аварій завжди є «людський чинник». Решта 15% доводиться на інші причини, такі як поломки і відмови техніки і устаткування, техногенні катастрофи, і так далі, які, у свою чергу, прямо або побічно також пов'язані з «людським чинником».

Тому світова морська громадськість, включаючи Міжнародну морську організацію (ІМО), берегову охорону розвинених морських держав, асоціації фрахтувальників, судновласників, класифікаційних суспільств і передових судноплавних компаній направляють всезростаючі зусилля на контроль над «людським чинником» для забезпечення безпеки мореплавання на морському флоті.

Досягнення сучасної науки дозволили використати для цих цілей системний підхід.

Основна частина.

У загальній теорії систем вказується, що будь-яка система характеризується такими елементами, як: цілі і витікаючі з них завдання, вхід, процес, вихід, зв'язок із зовнішнім середовищем, зворотний зв'язок і обмеження.

На практиці системний підхід виразився в розробці різних систем менеджменту. При цьому в системі менеджменту кожна окрема операція або процес розглядаються як окрема система менеджменту. Наприклад, планування переходу - це система менеджменту, несення вахти на містку - теж система

менеджменту і так далі, які, в даному випадку, є такими, що становлять системи менеджменту навігаційною безпекою плавання.

Для того, щоб забезпечити збереження екіпажа, судна і вантажу, необхідно завчасно підготувати судно до екстремальних умов плавання. Основний показник безпеки - це плавучість і непотоплюваність. Як відомо, кожне судно повинне мати запас плавучості, що забезпечує його непотоплюваність. Запас плавучість характеризується величиною непроникного для води об'єму корпусу судна, розташованого вище діючій ватерлінії. Іншими словами, запасом плавучості вважається та кількість додаткового вантажу або води, яка може прийняти судно до повної втрати плавучості. Запас плавучість прямо пропорціонально залежить від висоти мінімального надводного борту судна, чим вона більша, тим більше запас плавучість. Мінімальний надводний борт - ця відстань від діючої ватерлінії до палубної лінії, верхня кромка якої проходить по рівню верхньої кромки палубного листа. На підставі вище за викладене, виникає питання, яка лінія являється

граничною лінією занурення судна, яка гарантує, щоб судно залишалось на плаву.

При розрахунках морехідних якостей судна існує таке визначення, як гранична лінія занурення. Судно вважається непотоплюваним, якщо при затопленні відсіку (відсіків) аварійна ватерлінія не височіє над граничною лінією занурення.

Гранична лінія занурення - це лінія, нанесена на правому і лівому борту судна на відстані 76 мм. нижче і паралельно палубній лінії. Впродовж рейсу судно вимушене слідувати через різні кліматичні зони, потрапляти в різні погодні умови.

Особлива увага заслуговує плавання в штормових умовах, коли судно слідує в районі дії тропічних штормів, циклонів і тайфунів.

Як відомо, зона дії тропічних штормів досягає 700-1000 миль і більше, тому капітан судна завчасно розраховує розбіжність з штормом (центром циклону, тайфуну), але уникнути негоди практично неможливо, тому доводиться штормувати.

В цьому випадку капітан повинен розрахувати безпечний курс судна, у відповідність з правилами розбіжності з циклонами, тайфунами.

На жаль, виникають ситуації при яких піти від зустрічі з центром циклону неможливо. Район плавання не дозволяє змінити досить курс судна для безпечної розбіжності з центром циклону. Судно вимушене штормувати поблизу центру циклону і навіть потрапляти в його центр.

Висновки та пропозиції .

У цій статті запропоновано розв'язок важливої задачі судноводіння по поліпшенню властивостей плавучості і непотоплюваності судна при плаванні поблизу центру штормів що дозволяють забезпечити навігаційну безпеку. При цьому запас плавучість конструктивно забезпечується наданням судну належної висоти надводного борту і його водонепроникності. Всяке порушення непроникності знижує запас плавучості і може викликати катастрофічні наслідки.

Таким чином навіть невеликий корабель може мати досить міцний корпус і потужний двигун для активного протистояння штормової стихії і відповідно безумовного виконання поставленого завдання в режимі активної підтримки високої швидкості ходу і необхідної динаміки корпусу в умовах інтенсивного хвилювання і під ударами ураганних вітрів. Активна стабілізація хитами, а також динамічний вплив на посадку, крен і диферент судна з використанням плавникових заспокоювачів і автоматично керованого керма і рушіїв принципово можливі за умови, що форма корпусу і архітектура надбудов забезпечать пасивне зниження інтенсивності силової взаємодії корпусу з морським хвилюванням. Крім того, слід враховувати, що навіть незадраєні двері на верхній палубі або відкриті ілюмінатори можуть різко зменшити запас плавучості. Капітанові слід завчасно підготувати судно і екіпаж до плавання в екстремальних умовах, передусім, приділити належну увагу головній палубі від бака і до корми. Особливу увагу слід приділити при плаванні в районі малих глибин, коли осідання судна може збільшуватися до висоти борту судна. В цьому випадку курс судна повинен проходити в районі з достатнім запасом глибин під кілем, щоб уникнути торкання ґрунту.

***Використана література:***

1. Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 78/95.
2. Алексишин Б.Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / Б.Г. Алексишин. – Одесса: Латстар, 2002. – 256 с.
3. Топалов В. П. Маркетинг и менеджмент в судоходстве (Основные понятия, элементы и принципы) : учеб. пособие / В. П. Топалов, В. Г. Торский. - Одесса : Астропринт, 2008. - 84 с.

**Ортіна Г.,**

доктор наук з державного управління, доцент  
доцент кафедри публічного управління, адміністрування та права  
Таврійського державного агротехнологічного університету імені  
Дмитра Моторного

**ФОРМУВАННЯ АНТИКРИЗОВОЇ ПОЛІТИКИ КРАЇНИ ЯК  
СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВНОЇ БЕЗПЕКИ**

Системною метою будь-якої держави функціонуючої в умовах конкурентного суперництва економіки ринкового типу є зменшення її флуктуацій, тобто протидія загрозам і викликам з боку оточуючого і внутрішнього середовища, посилення стійкості системи національної економіки. Зменшення флуктуацій та парировання загроз і викликів системі національної економіки є невідривним від категорії економічної безпеки в межах певної території - як одного з аспектів (національної) безпеки. Через це антикризова стратегія повинна носити комплексний характер, що передбачає розв'язання