

Міністерство освіти і науки України
Дунайський Інститут
Національний університет «Одеська морська академія»



МАТЕРІАЛИ

VII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ

**ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ
КОМПЕТЕНТІСНИХ ЯКОСТЕЙ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ
ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ
(ДІ НУ «ОМА» - 2023)**



21-22 квітня 2023 року

Ізмаїл, Україна

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Одеська морська академія», Україна
Вище військово– морське училище ім. Ніколи Вапцарова, Болгарія
Литовська морська академія, Литва
Батумська державна морська академія, Грузія
Щецинська морська академія, Республіка Польща
Херсонська державна морська академія, Україна
Державний університет інфраструктури та технологій, Україна
Одеський національний морський університет, Україна
Інститут професійної освіти НАПН України
Хмельницький Національний університет, Україна
Інститут кримінального права та кримінології, Молдова
Національне агентство з досліджень та розробок, Молдова
Інститут електронної інженерії та нанотехнологій ім. Д. Гіцу академії наук Молдови
Інститут сталого розвитку ім. В. Чорновола
Національного університету «Львівська політехніка», Україна
Національна академія Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького,
Україна
Ізмаїльський державний гуманітарний університет, Україна
Відокремлений структурний підрозділ Дунайський фаховий коледж Національного
університету «Одеська морська академія», Україна
Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія», Україна

VII МІЖНАРОДНА НАУКОВО_ ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

«ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ КОМПЕТЕНТІСНИХ ЯКОСТЕЙ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ» (ДІ НУ «ОМА» - 2023)

21-22 квітня 2023 року

Збірник матеріалів конференції

Ізмаїл, Україна

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

Відповідальний за випуск:

Голова оргкомітету – Валентин Чимшир – доктор технічних наук, професор, директор Дунайського інституту НУ «ОМА»

Члени редакційної колегії:

Заступник голови оргкомітету – Ірина Смирнова – доктор педагогічних наук, професор, заступник директора з науково– педагогічної роботи Дунайського інституту НУ «ОМА».

Василь Желясков – доктор педагогічних наук, професор, завідуючий кафедри гуманітарних дисциплін;

Олександр Даниленко – доктор педагогічних наук, професор, завідуючий кафедри навігації і управління судном;

Наталя Биковець – кандидат технічних наук, завідувача кафедри загальнонаукових дисциплін;

Тетяна Тарасенко – кандидат технічних наук, доцент, завідувача кафедри інженерних дисциплін;

Ігор Маслов – кандидат технічних наук, доцент, механік I розряду, завідуючий кафедри судових енергетичних установок і систем.

Вчений секретар конференції – Людмила Турлак, старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін, секретар кафедри гуманітарних дисциплін.

Технічний секретар – Іван Делі старший викладач кафедри управління в транспортній галузі, помічник директора з інформаційних технологій

Технічні редактори: В.Я. Желясков, Л.П. Турлак, І.І. Делі

Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення: матеріали VII Міжн.наук.-практ. конф. Ізмаїл, 21-22 квітня 2023р. - Запоріжжя: АА Тандем, 2023. 373с.

ISBN 978-966-488-219-1

Рекомендовано до друку Вченою Радою Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», протоколом 9 № від 25.04.2023 р.

Матеріали конференції не піддаються зовнішньому рецензуванню і публікуються згідно з поданими авторами оригіналами. Редакція не несе відповідальності за науковий зміст матеріалів. Редакція зберігає право на коректорську правку і зміну форматування зі збереженням авторського стилю і змісту опублікованого матеріалу. За достовірність викладених фактів, цитат та інших відомостей відповідальність несе автор.

Голова конференції:

Михайло Міусов – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, ректор Національного університету «Одеська морська академія».

Заступник Голови конференції:

Валентин Чимшир – доктор технічних наук, професор, директор Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Представники зарубіжних закладів освіти та організацій:

Петро Суворов – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, головний інженер Секретаріату Дунайської Комісії, Угорщина

Боян Меднікарров – адмірал флотилії, доктор військових наук, професор, ректор Вищої військово– морської академії ім. Ніколи Вапцарова, Болгарія;

Теона Дзенеладзе – начальник Департаменту Міжнародних зв'язків та Кар'єрного розвитку, Батумська державна морська академія, Грузія;

Ріма Міцкене – заступник директора з академічних питань Литовської морської академії, Литва;

Вацлав Станкевич – капітан дальнього плавання, директор Литовської морської академії, Литва;

Олег Ключ – доктор технічних наук, професор, професор кафедри суднових енергетичних установок Щецинської морської академії, Польща;

Мехмет Дурман – доктор наук, професор, ректор Університету Бейкоз, Туреччина;

Валеріу Бужор – доктор права, професор, ректор Інституту кримінального права та кримінології, Молдова;

Марія Пасларь – доктор конференціар, ректор Тараклійського державного університету ім. Г.Цамблака, Молдова;

Анатолій Сидоренко – доктор наук, директор Інституту електронної інженерії та нанотехнологій ім. Д.Гіцу академії наук, Молдова.

Представники вітчизняних закладів освіти та організацій:

Вадим Захарченко – доктор технічних наук, професор, проректор з науково– педагогічної роботи Національного університету «Одеська морська академія», дійсний член Національної команди експертів з реформування вищої освіти; Україна

Валентина Радкевич – доктор педагогічних наук, професор, академік НАПН України, директор Інституту професійно– технічної освіти Національної академії педагогічних наук України, Україна

Василь Чернявський – доктор педагогічних наук, професор, ректор Херсонської державної морської академії, Україна

Ігор Ворохобін – доктор технічних наук, професор, директор Навчально– наукового інституту навігації Національного університету «Одеська морська академія», капітан далекого плавання, Україна

Олена Тимошук – доктор технічних наук, професор, директор Київського інституту водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича– Сагайдачного Державного університету інфраструктури та технологій, Україна

Олена Леценко – доктор філософських наук, професор, начальник Наукового парку Херсонської державної морської академії, Україна

Олександр Мороз – доктор технічних наук, професор, директор Інституту сталого розвитку ім. В.Чорновола НУ «Львівська політехніка», Україна

Олександр Діденко – доктор педагогічних наук, професор, головний науковий співробітник науково– організаційного відділу НАДПСУ ім. Богдана Хмельницького, Україна

Ігор Андрушук – доктор педагогічних наук, професор, завідувач відділу ліцензування, акредитації, моніторингу освітнього процесу та видачі документів про вищу освіту Хмельницького національного університету, Україна

Андрій Кононенко – кандидат педагогічних наук, завідувач науково-організаційного відділу Інституту Професійної освіти Національної академії педагогічних наук України

Ярослав Кічук – доктор педагогічних наук, професор, ректор Ізмаїльського державного гуманітарного університету, Україна

Тамара Гуменникова – доктор педагогічних наук, професор, директор Придунайської філії ПрАТ «Вищий навчальний заклад «Міжрегіональна академія управління персоналом», Україна

Вікторія Аніщенко – доктор педагогічних наук, професор кафедри педагогіки та гуманітарних дисциплін Академії державної пенітенціарної служби, Україна

ВІТАЛЬНЕ СЛОВО

Михайло Міюсов - доктор технічних наук, професор, ректор Національного університету «Одеська морська академія»



Вельмишановні учасники та гості конференції! Щиро вітаю Вас з початком роботи VII Міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення». Всім учасникам конференції бажаю плідної співпраці, досягнення очікуваних результатів та нарощення інтелектуального потенціалу й перспектив розвитку наукової думки!

Вадим Захарченко – доктор технічних наук, професор, проректор з науково-педагогічної роботи Національного університету «Одеська морська академія», дійсний член Національної команди експертів з реформування вищої освіти



Шановні колеги, гості - учасники VII Міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення», бажаю вам отримати найкорисніші результати від спільної наукової роботи, творчих реалізацій ваших думок та визначити нові шляхи щодо розвитку професійного становлення майбутніх фахівців морської галузі.

Валентин Чимшир - доктор технічних наук, професор, директор Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»



Вельмишановна наукова спільнота, колеги та гості VII-ої Міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення»! Дозвольте привітати всіх учасників та побажати плідної роботи у конференції, що відбувається у провідному морському закладі вищої освіти Придунайського регіону - Дунайському інституті Національного університету «Одеська морська академія». Сподіваюсь на високу результативність наукових досліджень у процесі роботи заходу міжнародного рівня.

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ №1

ІННОВАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ РІЧКОВОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	13
Баришнікова В.В. Ковальжи Н. Г. Перспективи розвитку контейнерних перевезень у дунайському регіоні	14
Биковець Н.П. Інноваційність у дисципліні «теоретична механіка» при підготовці фахівців морського та внутрішнього водного транспорту	16
Генчев В. В.Іноваційне рішення для змащування підшипників турбокомпресора vtr 454.(broWN BOVERI)	18
Герашенко А.Л. Роботи у системі освітніх технологій Водного транспорту України	22
Гилка У.Л. Тенденції у підготовки менеджерів сучасної формації для морської галузі у закладах зво: виклик часу	26
Делі І.І. Актуальні питання видаленого доступу до комп'ютерів навчального закладу під час дистанційного навчання	31
Житомирська Т.М. Роль філософії при формуванні загальних компетентностей майбутніх фахівців з навігації та управління морськими суднами у професійній підготовці	35
Квасников П. К. Даниленко О.Б. Глобальні зміни у міграції сервісів і зонах покриття супутникової системи inmarsat як інструмент розвитку інформаційної компетентності фахівців морського та внутрішнього водного транспорту	39
Коротченков М. П. Стратегія подальшого підвищення безпеки судноплавства в портових та прибережних водах	45
Крамаренко В.В. Аналіз ефективності застосування навігаційних тренажерів для відпрацювання аврійних морських ситуацій	49
Мазур Т.М. Ship energy efficiency management process	51
Найдьонов А.І. Сучасний стан і основні завдання підготовки кадрів у вузах морського та річкового профілю в умовах становлення інноваційної економіки	55
Носов П.С. , Masonkova M.M. ,Diahyleva O.S., Riabukha I.M. Adaptive model for maritime cadet training based on probabilistic models	58

Nosov P.S., Ponomaryova V.P., Diahyleva O.S., Ben A.P. development of a optimal control model for knowledge restoration in marine navigators	62
Палагін О.М. Сучасний стан і основні завдання підготовки кадрів у вузах морського та річкового профілю в умовах становлення інноваційної економіки	67
Разінкін Р.О. Аналіз впливу низькосірчаного палива на систему лубрикації сдвз та превентивні заходи зі зменшення зносу деталей цпг.....	70
Рижков Ю.В. Деякі важливі резолюції морського комітета з безпеки міжнародної морської організації (імо).....	73
Слюсаренко А.І. Цифрові технології в класі (classroom), система цифрової обробки до активного сучасного навчання у навчальних закладах.....	77
Сошніков С. Г. Використання погодного модуля системи navi-planner у процесі навчання судноводіїв	81
Тарасенко Т.В. Актуальні питання оцінки енергоефективності суден в умовах енергетичного переходу на внутрішньому водному транспорті.....	84
Тірон-Воробйова Н. Б. Стандарти якості: аспекти аналізу системи менеджменту транспортних потоків морського транспорту	89
Федоренко А. В. Вплив вартості bitcoin на використання електроенергії	93
Червоний О. Д. Вживання цифрових технологій у процесі навчання майбутніх фахівців флота і вплив використання цих знань у безпеці мореплавання	95
Черой Л. І. Специфіка викладання навчальної дисципліни «метеорологія» майбутнім судноводіям.....	98
Чимшир Г. В. Сучасні методи управління персоналом на підприємствах морегосподарського комплексу	100
Чумаченко М. М. Застосування частинних похідних у формуванні навичок визначення середньої квадратичної похибки функцій навігаційних параметрів	104
Шульга Ю. М. Enhancing the quality of professional training in nautical astronomy through innovative simulators and thematic classrooms	107
Яремчук С. О. Технічні аспекти обслуговування та ремонту сонячних панелей на судні	111
<i>ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ</i>	116
Безсонов Н. А. Про важливість розуміння логічного взаємозв'язку між правилами мпзс при їх вивченні	116

Белов В. В. Інновації у професійній підготовці майбутніх фахівців річкового та морського транспорту	120
Кособуцький Д. І. Interactive learning of maritime english.....	123
Краєва Д. І. Портові збори та особливості їх стягнення.....	126
Пікульський І.Ю. Дослідження ігрових технології як засібу імітаційного моделювання професійної діяльності морського фахівця	128
Рябов Є.В. Перевантажувальне устаткування контейнерних терміналів.....	132
Сердюченко В. Ключові проблеми та перспективи розвитку річкових інформаційних систем України	136
Стеценко Т. В. Перспективи розвитку експорту зернових через дунайські порти	141
Ташев М. М. Щодо використання інтернет-ресурсів на заняттях з іноземної мови під час підготовки майбутніх фахівців морської галузі	144
Черногор О. В. Судно power ark: аналіз дунайських перспектив транспортування чистої енергії	147

СЕКЦІЯ №2

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ, ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ.....	151
Желясков В.Я. Peculiarities of forming anglolingual professional communicative competences of future managers in the maritime transport industry	152
Залож В. І. Аналіз заходів щодо скорочення шкідливих викидів з суден.....	155
Колмикова О. О. Survey of general english knowledge among the Cadets of the danube institute of the national university “odesa maritime academy”	158
Кулікова І.Ю. Multimedia as a learning tool at the maritime english lesson.....	161
Тимофєєва О. Я. Ways of teaching maritime english vocabulary	163
Турлак Л. П. Interactive approaches to teaching the professional ukrainian language in the marine transport management industry	167
Черкас О. А. Огляд технологій у менеджменті морської галузі	169
ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ	171
Войку Г.В. Types of conflicts and ways of their management	171

Марков А. Д. Media text usage in the process of professional foreign language learning by future seafarers	174
Марченко А. О. Роль англійської мови у професійній підготовці майбутніх менеджерів морської галузі	178
Недялков В. Д. Common problems of grammar in me learning	182
Тимофєєва В.О. Проблема стресу та його впливу на роботу та поведінку менеджера.....	184

СЕКЦІЯ №3

ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ ЯК ПРІОРИТЕТНІ СКЛАДОВІ ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ СУЧАСНОГО ФАХІВЦЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ.	188
Бондаренко І.В. Психологічна профілактика під час війни	189
Гуменникова Т.Р. Особливості формування soft-skills на засадах використання тренінгових технологій	194
Демченко О.М. Classcraft as an instrument of gamification in forming foreign language competence of future mariners	198
Діденко О. В. Куценко Ілля Особливості модульної системи підготовки персоналу морської охорони дпсу	202
Дімоглова О.В. Критерії діагностування сформованості професійного іміджу майбутніх суднових механіків морського транспорту)	205
Капріян С. - Pedagogical approaches to the development of the competent qualities of specialists in conditions of professional training	210
Клічук Наталія - Professional development of intellectual competences of specialists acquired through learning activity	214
Константинова Т. М. Дослідження наочності у навчанні морської англійської мови майбутніми морськими фахівцями	217
Кононенко А.Г. Вплив війни на екологію морських екосистем україни.....	222
Мондич О. В. Здоров'язбережувальні технології в освітньому процесі	225
Романовська О.Р. Role games in teaching future navigators the topic anchoring in professional english classes)	230
Смирнова І.М. Вплив війни на екологію морських екосистем україни	222

Сорока О.М. Внутрішні ресурси стресостійкості фахівця морського та внутрішнього водного транспорту	234
Татарко І. І. Цифрова трансформація підготовки кваліфікаційних фахівців..	237
Тихонова І.Ю. Usage of modern pedagogical technologies in the educational process at the danube institute of the national university maritime.....	242
Чиж С. Г. Regarding the issue of the future manager's culture.....	244
Жур'ян В.В. Внутрішні ресурси стресостійкості фахівця морського та внутрішнього водного транспорту	222
ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ	249
Ананьєва І. В. Academic integrity as a component of the quality of the process of training specialists in the maritime industry	249
Гончарова К. О. Роль гуманітарних наук у формуванні особистості здобувача вищої освіти	253
Грамадік П. Г. Methods of teaching professional english skills to future Seafarers.....	256
Донкоглова К.В. Професійна готовність менеджера як основна складова їх конкурентоспроможності на ринку праці.....	259
Іванов Р. Ю. Foreign language competence as an indicator of a high level of professionalism on a maritime fleet	265
Ковригін Д. Е. The influence of the human factor on bunkering accidents.....	268
Суворов О.Р. Features of professional foreign language training of future ship engeniens	271
Топор І.В. Чиж С. Г., As to the question of changes in the shipping industry. ..	275
Сііз В.М. , Чиж С. Г Щодо організації робіт у порту: посада «тальман»	280

СЕКЦІЯ №4

СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ СУЧАСНОСТІ

283

Аніщенко В. О. Вдосконалення освітнього процесу підготовки персоналу дквс україни: системно-інтеграційний підхід

284

Березовська В.В. Соціокультурологія та культурний шок як складові При підготовці фахівців морегосподарського комплексу

289

Бондаренко І. В. Гігієнічна гімнастика

293

Васілакі О. The actuality and importance of intercultural education in contemporary society	298
Кірсанова В. В. Необхідність формування безпекових компетентностей суднових механіків під час впровадження альтернативних видів палива	302
Мігін Ю.О. Safety on board the ship and its dependence from the professional training and composition of the crew	307
Мондич О. В. Початкова школа: теоретичні аспекти творчого розвитку дітей з особливими освітніми потребами.....	311
Петров В.С. Деякі питання застосування норм інституту арешту морських судів в Україні	316
Рябущенко О. Г. Тенденції впровадження інформаційнокомунікативних технологій у процес підготовки фахівців морської галузі в умовах вищого навчального закладу.....	322
Старцев О. М. Студенти-мігранти як проблема соціально-професійної спільнотини	326
Țîmbal Svetlana Voluntary personality development as a socially determined process	330
Cerchez Iurie Ion Human resources management innovations in the shipping business	333
Chernyavsky V.V., Nosov P.S., Koretsky O.A., Onyshko D.M. Formation of the stress trajectory of navigational cadets during ecdis practicing	336
Vorokhobina D.L Pedagogical aspects of forming the foreign language communicative competence of future navy specialists.....	340
ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ.....	343
Гребельна І. О. Масонство як складова суспільного розвитку сучасних Держав.....	345
Данілова О. О. Квестія сучасного дистанційного навчання	354
Димитрова О. М. Адаптація роботи спортивних секцій під час війни (пандемії)	349
Кособуцький Д. І. Розгляд міжнародної конвенції solas-74 (2 глава)	357
Пейчев В.Г. Дослідження феномену гетьманщини	361
Kriuchkov O.I. Foreign language communication as the most important soft skill of future mariners in the era of industry 4.0	367
Алфавітний покажик.....	371

СЕКЦІЯ № 1

**ІННОВАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ
РІЧКОВОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ**

УДК: 656.6:339

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ КОНТЕЙНЕРНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ДУНАЙСЬКОМУ РЕГІОНІ

Баришнікова В. В. -кандидат економічних наук , доцент
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»,Україна

Ковальжі Н. Г. – старший викладач Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія» ,Україна

Останні декілька десятиліть розвиток контейнерних перевезень набув небувалого розвитку, так якщо у 2000 році глобальна контейнерна торгівля трохи перевалювала за 60 млн., то у 2021 році вона досягає 165 мільйонів одиниць 20-футового еквіваленту (TEU). Незначне падіння відбувалось лише у 2009 році на фоні світової фінансової кризи, та у 2020 році під впливом світової пандемії COVID-19. [1]. За прогнозами спеціалістів у найближчий час буде продовжуватися стійке зростання контейнерних перевезень у світі, яке у 2025 році перевищить 180 мільйонів (TEU) [2].

Розвиток контейнерних перевезень, та їх постійне зростання у світі пов'язано з глобальним економічним розподілом, перенесенням виробництв в країни з низькою вартістю ресурсів, у тому числі й робочої сили (Азіатський, Тихоокеанський регіони), що в свою чергу потребує доставки товарів в більш розвинені країни Європи та Сполучені Штати.

В Україні морські контейнерні перевезення складала трохи більше 1 мільйона (TEU) у 2020-2021 році (менше 1% світового показника) , однак наявні потужності портів дозволяють перевалювати більше 4 мільйонів (TEU) [3]. На жаль, контейнерні перевезення через українські порти Дунайського регіону не отримали свого розвитку в період 2008-2021 рр., незважаючи на те, що в портах Ізмаїл і Рені наявні термінали для перевалки контейнерів.

Слід звернути увагу, що даний регіон, до 2022 року можна було віднести до депресивних регіонів, з економічної точки зору, з досить низьким рівнем

розвитку логістичної інфраструктури. Однак блокада українських портів на Чорному та Азовському морях, призвели до переорієнтації основних вантажопотоків, у тому числі й контейнерних на Дунай. Так значна частина морських вантажопотоків з портів Чорноморського регіону вивозилася автомобільним транспортом через поромну переправу Орлівка – Ісакча, однак такий підхід значно підвищив логістичні витрати, та виявив неготовність логістичної інфраструктури регіону до такого транспортного навантаження, що призвело до величезних черг контейнеровозів, не лише на території України, а й в Румунії.

Пошук нових альтернативних маршрутів призвів до відкриття в порту Рені контейнерного терміналу, на якому вже в грудні 2022 року було оброблено 1,5 тис. контейнерів на місяць [3]. Керівництво порту Рені вдалось залучити найбільшого світового контейнерного перевізника – холдинг MAERSK, які спільно з компанією «Вікінг Альянс» з'єднали магістральним контейнерним сполученням Україну (порт Рені) , Румунію (порт Констанца) та Туреччину (порт Стамбул). У майбутньому планується регулярне сполучення з суднозаходами в порт Рені двічі на тиждень.

Звичайно ще досить незначна цифра, порівняно з рівнем 2020-2021 років, однак останнім часом в регіоні спостерігається значне збільшення контейнерних потужностей.

У 2023 році запрацював контейнерний термінал у порту Ізмаїл, також планується будівництво мультимодального терміналу та запуск площадки для рефрижераторних контейнерів в порту Рені.

Слід відзначити, що в регіоні є потужний наявний потенціал для розвитку контейнерних перевезень. Окрім контейнерних терміналів в порту Рені та Ізмаїл, є можливість залучення вільних територій для будівництва нових терміналів, логістичних центрів та хабів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. UNCTAD. Review of Maritime Transport 2022. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf (дата звернення: 03.04. 2023).
2. Containerized Trade Outlook by GTAS Forecasting – June 2022 URL: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/containerized-trade-outlook-by-gtas-forecasting-june-2022.html> (дата звернення: 05.04. 2023).
3. Офіційний сайт Адміністрації морських портів України. URL: <http://www.uspa.gov.ua/ru/> (дата звернення: 05.04. 2023).

УДК 531/534

ІННОВАЦІЙНІСТЬ У ДИСЦИПЛІНІ «ТЕОРЕТИЧНА МЕХАНІКА» ПРИ ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Биковець Н.П. -кандидат технічних наук ,доцент
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

Теоретична механіка є обов'язковою фундаментальною загальнонауковою дисципліною природничо-наукового циклу для отримання освітнього рівня «бакалавр» усіх напрямів технічної освіти. Серед природничих наук теоретична механіка займає чільне місце, бо є науковим фундаментом для багатьох технічних дисциплін, теорія яких ґрунтується на положеннях та законах теоретичної механіки. Закони, сформульовані теоретичною механікою є об'єктивними. Ця об'єктивність полягає у тому, що вони відображають закони природи, які людина може вивчити, проте не може змінити.

Задля забезпечення реалізації вимог Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти передумовою для вивчення дисципліни є знання таких предметів, як фізика, вища математика, креслення, технологія конструкційних матеріалів, основні поняття та розуміння процесів та механізмів взаємодії.

В курсі даної освітньої компоненти здобувачі освіти отримують знання щодо основних розділів: статика, кінематика та динаміка. Саме з урахуванням особливостей напрямку підготовки фахівців морського та внутрішнього водного транспорту до вивчення дисципліни доданий ще розділ спеціальні питання, у якому викладаються матеріали та надаються розв'язки задач відповідно до спеціальності 271 «Морський та внутрішній водний транспорт». Так, для освітньо-професійної програми «Навігація і управління морськими суднами» розглядають: статичну остійність судна, рух судна на циркуляції, розходження суден, динаміку прямолінійного руху судна, бортові коливання судна; для освітньо-професійної програми «Управління судновими технічними системами і комплексами» – коливання багатомасових систем, кінематику та динаміку двигуна внутрішнього згоряння, розрахунок головного вектора та головного моменту сил інерції ДВЗ, балансування ДВЗ, знаходження власних частот крутильних коливань валопроводу судна.

Під час вивчення поставлених питань спостерігається міждисциплінарний зв'язок між теоретичною механікою, фізикою та вищою математикою. Так, на прикладі задачі з визначення крена та диферента при статичній остійності судна, необхідно визначити сили, що діють на корпус судна, моменти сил, що створюють складові сил відносно кожної координатної вісі, застосовуючи теорему Варіньона, а по діаграмі статичної остійності визначити крен та диферент судна під дією заданих сил.

Таким чином, додавання спеціальних питань забезпечує реалізацію мети дисципліни – викласти здобувачам освіти основні поняття та закони механіки, розвинути технічне мислення, оволодіти методами та алгоритмами досліджень

механічних явищ і навчитися застосовувати отримані знання у практичній діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Kozytskyi, S.V. Theoretical Mechanics. Essentials for Maritime Cadets: text-book / S.V. Kozytskyi, M.Ya. Sushko. – Odesa: Ecology, 2021. – 172 p.
2. Козицький С. В., Швець О. І. Теоретична та прикладна механіка: методичні вказівки для виконання розрахунково-графічної роботи. – Одеса: НУ «ОМА», 2019. – 41 с.
3. Козицький С. В. Основи технічної механіки. Підручник / Іванченко Ф. М., Козицький С. В. – Одеса, Бондаренко М. О., 2020. – 236 с.
4. Козицький С. В. Теоретична механіка у задачах та прикладах [Текст]: навчальний посібник / С. В. Козицький, О. С. Григор'єва – Одеса: НУ «ОМА», 2020. – 189 с.

УДК 621

ІНОВАЦІЙНЕ РІШЕННЯ ДЛЯ ЗМАЩУВАННЯ ПІДШИПНИКІВ ТУРБОКОМПРЕСОРА VTR 454.(BROWN BOVERI)

Генчев В.В.- старший викладач Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія», Україна

У даний час всі потужні дизелі обладнані газотурбінним наддувом. Наявність газової турбіни та турбокомпресора дещо ускладнює експлуатацію, але значно підвищує потужність та економічність дизеля. На суднових дизелях використовують газотурбонагнітачі або газотурбокомпресори (ГТК) різних фірм, котрі мають свій досвід виробництва. Найпоширенішими з них є газотурбонагнітачі (ГТН) фірми «Броун- бовері» типу VTR та їх патенти.

У цих тезах коротко представлено один із способів вирішення проблеми відсутності мастила підшипників ротора турбіни у разі виходу з ладу навішеного на вал ротора шестерного насоса їх змащування і запасного немає у наявності. Виготовлення замінника насосові, маленький розрахунок геометрії, товщини і напрямку лопаток для оптимального розподілу мастила. Практичні випробування, доопрацювання, монтаж на штатне місце, робота у дії. Об'єкт випробування: Марка двигуна: HANSHIN. Тип турбокомпресору-VTR 454.

Конструкції систем змащування підшипників ротора газотурбокомпресора бувають різноманітними і систему змащення вибирають залежно від типу підшипників турбокомпресора.

Для змащування у ГТК з підшипниками ковзання застосовують дві системи: напірно-гравітаційну і автономну гравітаційну. У напірно-гравітаційній системі масло до підшипників подається безпосередньо від насоса циркуляційної системи змащення двигуна. У разі зупинки насоса впродовж деякого часу воно продовжує поступати з передбаченої для цієї мети напірної(гравітаційною) цистерни або гидроакумулятора. Недолік системи полягає у використанні масла, що повною мірою не відповідає підвищеним вимогам чистоти і якості.

За наявності підшипників кочення фірма "Броун - Бовери" пропонує масло заливати в картер турбокомпресора а на підшипники воно подається відцентровим насосом закритого типу що насаджений на вал ротора або навішеними на кінець валу ротора ГТК шестерінчастими насосами з евольвентним зачепленням (автономна система). У нашому випадку газотурбокомпресор типу VTR 454 (рис.1) .

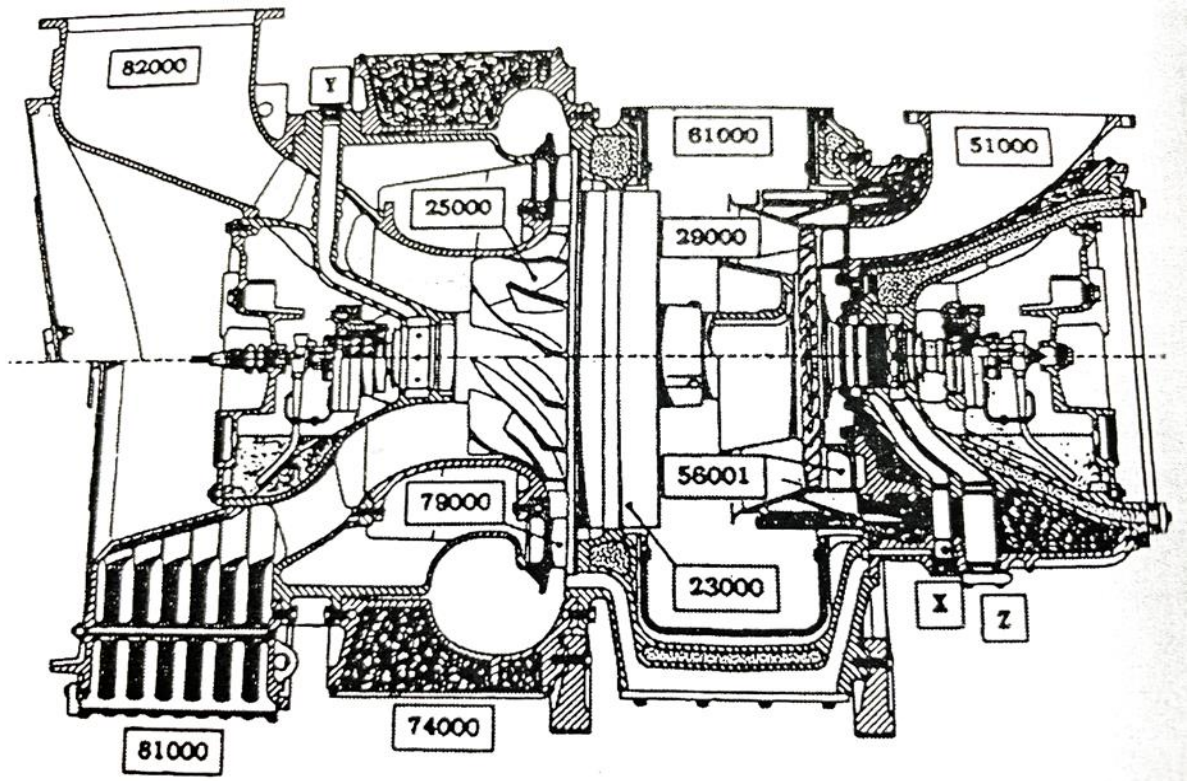


Рис.1. Конструктивна схема розрізу турбокомпресору VTR 454

Газотурбокомпресор дуже динамічний пристрій, іноді розвиваючий швидкість більше 20 000 об/мін., тому самий маленький дисбаланс може привести до поломки ГТК в цілому, і насосів в зокрема. Приступаючи до збирання приводять дуже високі вимоги щодо центрування валу та точності посадки. Ці вимоги вказані у фірмовій інструкції по збиранню (BBC VTR454-090-002.01) У нашому випадку це не більш 0,02 мм, а розмір К - що показує точність посадки 123,3 мм. Що стосується причини поломки насосу- це є помилки при збиранні, а точніше неприйнятне радіальне биття на хвостовику валу ротора, де гайка, що навертається, з'єднання з насосом. Оскільки було перевищено радіальне биття, а самі насоси з евольвентними шестернями не приймають такі биття, відбулося заклинювання насоса та припинення подачі олії до підшипника ротора.

Ситуація, що склалася, вкрай не бажана тому що вимагає термінової зупинки двигуна, в іншому випадку піде руйнування підшипників.

Отже вихід було знайдено. Вихід з положення, що створилося, розглядається в такому аспекті. Для того щоб продовжити перехід до порту без більшого затримання, з листової міді завтовшки близько 2 мм, виготовляється диск, приблизний по внутрішньому діаметру корпусу турбін, але не більше 10 мм занурення в рівень олії у мастильній ванні щоб не створювати зайвого опору для обертання турбіни, і не створювати зайві крутильні коливання на кінчику валу турбіни. Цей диск за образом і подобою дуже схожий з відцентровим насосом відкритого типу, тому є велика надія що мастило буде розбризкуватися добре. По периметру диска робляться лопатки під кутом не більше 30° відносно площини, і встановлюється на кріплення шайби підшипників які обертаються разом з валом.

Після виготовлення та чистового доведення, випробування показали хороші результати щодо якості змащування і опору обертанню.

При обертанні лопатки захоплюють олію і розбризкують по корпусу і підшипнику валу, бо вони загнуті у внутрішній бік. У цій ситуації не слід враховувати моменти, що створювані диском, оскільки диск не знаходиться на самому кінці валу не можливі великі крутильні коливання, але щоб уникнути сумніву краще вивести двигун на режим роботи середнього ходу і спокійно рухатись далі без стопоріння валу турбокомпресора та зайвого забруднення газової частині турбіни.

Висновок: цей саморобний, дуже простий пристрій, відцентровий диск (Рис.2), цілком дозволяє тимчасово розв'язати проблему відсутності змащення підшипників, до приходу в найближчий порт і там вже комплектувати цей вузол турбоагнітача оригінальними фірмовими запасними частинами. А саме до того, головне-добре відцентрувати ротор турбіни відповідно вимогам інструкції по збиранню заводу будівника, тобто BBC BROWN BOVERI.

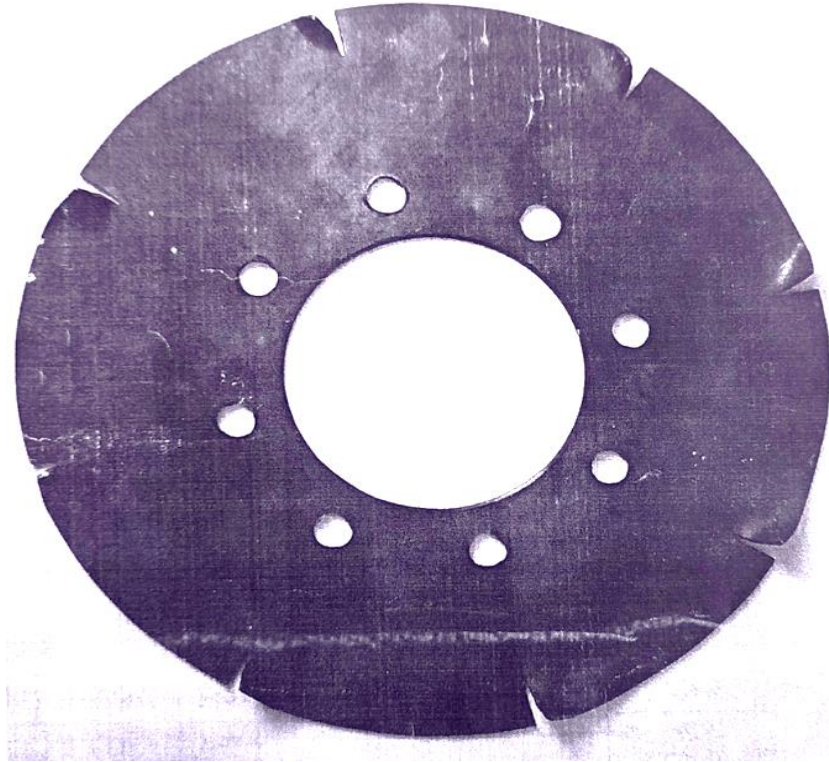


Рис.2. Відцентровий диск

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ABB Turbo System LTD ZTL 1596-CH. Operation Manual.
2. Судовые двигатели внутреннего сгорания и их техническая эксплуатация: учебник / П.С. Суворов. – Одесса: НУ «ОМА», 2017. – 473 с.
3. Фока А.А., Митрюшкин Ю.Д., Тарапата В.В., Лукьянов В.М. Ремонтные работы на борту судна: Справочник судового специалиста. – Одесса: ФЕНИКС, 2003. - 239 с.

УДК: 371.378

РОБОТИ У СИСТЕМІ ОСВІТНИХ ТЕХНОЛОГІЙ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ.

Герашенко А.Л. - асистент кафедри НіУМС Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Ми живемо у світі сучасних технологій. Вони вже проникли майже у всі сфери нашого життя. Це значно полегшило їй, зробило більш мобільною та автономною. Високі технології дійшли і до системи освіти різних рівнів, відкривши для багатьох нову нішу дистанційного навчання. В даний час майже будь-хто хоче отримати диплом професійної освіти незалежно від свого місця розташування або здібностей. Люди навіть із найдальших міст мають можливість навчатися будь-якої професії чи якоїсь навички, просто використовуючи систему Інтернет.

1. Роботи у навчальних закладах.

Вже говорять про те, що в майбутньому традиційних вчителів замінять вчителі-роботи, а сама професія викладача зникне через непотрібність. Чи можлива заміна природного інтелекту штучним? Розглянемо всі "за" та "проти" вищеописаного ходу подій.

Сучасні люди все частіше проводять час за своїми гаджетами. Але вчитель, на відміну від електронного носія корисної інформації, має певний підхід до кожного учня та його особистісних якостей, чого не скажеш про перспективний «вчитель-робот». Є люди, яким потрібно зайвий раз сказати добре слово, щоб підбадьорити їх та стимулювати до навчання. Але вчитель розривається між десятками інших учнів та іноді він упускає щось дуже важливе. Тому інформаційні технології не замінитимуть вчителя, а навпаки допоможуть йому розібратися як у недоробках своєї підготовки, так і в рівні знань своїх підопічних. Натомість електронна програма здатна швидко визначити, у чому саме була помилка і реально допоможе учневі швидко

розібратися з нею як з огляду на особисті властивості свого характеру, так і з боку викладачів.

Роботизованим системам не властива здатність до творчого мислення. Творчу взаємодію між учнем та вчителем не зможе замінити жодна автоматизована система. Креативність, артистизм і допитливість підвладні лише людському розуму. Отже, у цьому плані штучний інтелект програє притаманному.

Така професія, як вчитель, не пропаде остаточно ще й тому, що педагог є не лише наставником учня, а іноді й другом, і радником, а також надійною опорою щодо вирішення побутових проблем повсякденного життя. Але навіть із частковим переходом на електронну систему навчання, безлічі педагогів доведеться піти на пенсію зі спокійним серцем. Бо, зрештою, сучасні інформаційні технології можуть стати повноцінною заміною звичним на сьогодні професіям.

2. Переваги вчителів-роботів.

Вже чимало обов'язків вчителів перейшло до інтернет-роботизованих систем. Взяти хоча б пошук інформації за для підготовки до заняття. Наразі вчитель робить це на 70% у мережі Інтернет. Отже частина професійного навантаження вже лягла на роботи-пошуковики. Викладачі майже не користуються паперовими носіями, а використовують інтернет-ресурси як для теоретичної підготовки, так і як наочні посібники для слухачів. Така сама справа і з перевіркою тестових робіт учнів: у 99% випадків це робить не людина, а комп'ютерна система. Помічає помилки, вона навіть дуже непогано! При перевірці робіт людиною може виникнути похибка через звичайні психофізіологічні фактори, такі як втома, нездужання і так далі. А за допомогою техніки цей процес відбувається автоматизовано. Тобто ми вже бачимо чимало плюсів, які нам приносять так звані роботи-вчителі. Робототехніка також зможе викоринити таку проблему у навчальних закладах, як особиста неприязнь до учня. Робот-учитель поставить таку оцінку, яку

повністю заслужив учень. Програмно-технічні системи навчання містять набагато більше інформації, ніж може мати одна людина. Їм не властиве почуття втоми, що дуже важливо. Ще одна помилка противників автоматизованої освіти полягає в тому, що штучний інтелект не виражає тих емоцій, які виражають вчителі для стимулювання учня до нових знань. Проблема в іншому, якщо учню не цікаве і не потрібне навчання, то ніякий вчитель не зможе йому прищепити любов до неї. Тут або є зацікавленість вчитися, або її немає. А система Інтернет - розумний винахід, вона вміє привертати увагу учнів і з її допомогою відбувається пізнання нової інформації для задоволення особистих інтересів. Тут використовуються різні відео та аудіо формати, презентації, програмно-тренажерні системи тощо.

Взагалі найголовніший плюс роботів-вчителів — це те, що учень не прив'язаний до будь-якого місця і часу. Він може займатися навчанням у будь-який зручний для нього момент, приділяючи навчанням рівно стільки часу, скільки в нього є. Зараз, в стандартній системі навчання у претендентів на знання є суворий розклад, що забирає чимало їх часу та сил. Тому для реалізації інших ідей свого життя не залишається фізіологічних ресурсів. Для будь-якої держави варіант освоєння та впровадження робототехніки в систему професійної освіти вигідний тим, що:

1. Заощаджує величезні суми грошей на зарплату педагогам. Адже в кожному навчальному закладі десятки, а то й сотні викладачів, які мають обов'язкові виплати.
2. Але навчання в онлайн-закладах чи інтернет-платформах підійде не кожній людині.
3. Сміливо можуть братися за цей варіант лише ті, хто досить дисциплінований та вміє грамотно розподіляти свій день.
4. Не підійде такий варіант людям, які слабо організовані, тобто тим, яким потрібен постійний стимул у вигляді розпорядку відвідування занять та обов'язковий пресинг з боку викладачів навчального закладу.

У кожної з цих систем, як у традиційної (очної), так і у сучасної роботизованої, є свої переваги та недоліки. А залежать вони більш від психологічних особливостей учня.

Але осточню одне! Високі технології рано чи пізно захоплять велику частину процесів освіти і, насамперед, сферу підготовки фахівців для морського та річкового флоту України, які затребувані у всьому світі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Геращенко А.. ПРИНЦИПИКА. URL:
<http://principics.technology/principics/index.html>
2. Каким будет 2040 год: прогноз американской разведки. URL:
<http://iee.org.ua/ru/prognoz/7336/>
3. Фиговский О., Пенский О.. Что сулит нам союз роботов и людей? Клуб «Швейцария для всех». URL:
<https://schwingen.net/chto-sulit-nam-sojuz-robotov-i-ljudej/>

УДК 377:331.5:656.61

ТЕНДЕНЦІЇ У ПІДГОТОВКИ МЕНЕДЖЕРІВ СУЧАСНОЇ ФОРМАЦІЇ ДЛЯ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ У ЗАКЛАДАХ ЗВО: ВИКЛИК ЧАСУ

Гилка У. Л.¹ Фоміна К.А.²

¹ – кандидат економічних наук, доцент
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

² – курсантка Дунайського інституту Національного
університету «Одеська морська академія», Україна

Сучасні міжнародні вимоги Міжнародної морської організації (ІМО) до будови суден, виробничого процесу їх ремонту, експлуатації, кадрового

забезпечення, економічних та соціальних показників, потребують «менеджера сучасної формації», який має бути обізнаний на високому рівні зі здобутками сучасної теорії менеджменту, методиками професійної підготовки до роботи на різних ланках морської галузі, концептуальними підходами до формування управлінської культури, мати достатні професійні знання з інтегрованих професій. За таким підходом є необхідність скорегувати освітню стратегію професійної підготовки менеджера для морської галузі. Традиційний підхід мав напрям на підготовку фахівців, які можуть виконувати професійну діяльність відповідно до вимог роботодавця і бути більш обізнаними у питаннях фінансово-економічної діяльності підприємства. За новою стратегією, на нашу думку, необхідно більш ширше розглядати його функції, а саме: сучасний менеджер для морської галузі – це фахівець, який здатний отримувати знання та застосовувати різні способи і форми спілкування, аналізу конфліктних ситуацій, психологічні підходи до організації поведінки персоналу у багатонаціональних екіпажах суден, розвитку культури та вмотивованості особистості до постійного самовдосконалення, визначати специфічні характеристики підлеглих, зокрема працівників морського транспорту, мати знання з особливостей психології та професійного розвитку персоналу, застосовувати способи виконання професійної діяльності в мінливих соціально-економічних ситуаціях галузі.

Одним із шляхів реформування підготовки менеджерів для морського транспорту визначено наукове обґрунтування нової системи управління у морській галузі, відпрацювання інноваційних моделей управління з використанням цільових настанов, таких як: клієнтоорієнтованість, ефективна професійна діяльність, постійне підвищення управлінської компетентності, наявність цифрової компетентності.

Слід підкреслити, що на теперішній час підготовка менеджерів для морського транспорту є нагальною, однак вирішується вона не системно, фрагментарно, часто на рівні самоосвіти керівників. Аналіз національних та

зарубіжних літературних джерел [1, 3, 6, 7, 8, 10] надав можливість визначити, що існує велика кількість різних підходів і точок зору відносно сутності менеджменту в галузі морського та річкового транспорту. Дослідники з теорії управління зробили висновок, що управління, яке здійснюється менеджерами у різних галузях та на різних посадах, має відрізнятися як предметом дослідження, так і термінологією.

У найбільш загальному вигляді, управління можемо розглядати, як соціальний вид діяльності, вплив суб'єкта, який управляє, на об'єкт, яким управляють, що безперечно реалізується в конкретних, послідовних, взаємопов'язаних діях (функціях) з метою досягнення запланованого кінцевого результату.

На такому підході наголошує Постанова КМ України «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» від 20.10.2020 року № 1023, а саме:

- розроблення та виконання комплексного плану оновлення кадрового потенціалу морського транспорту відповідно до інноваційної моделі розвитку морської індустрії, відновлення системи післядипломної підготовки фахівців, забезпечення високих соціальних стандартів для моряків;
- підтримка і поширення у суспільстві морських традицій, пропаганда морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників морського транспорту на прикладі морських держав з найвищою оцінкою Світового економічного форуму щодо якості портової інфраструктури;
- удосконалення системи управління морськими портами;
- забезпечення комплексного обслуговування судна в порту згідно з міжнародними стандартами, перетворення морських портів на сучасні транспортно-логістичні центри [9].

Беручи до уваги, що процеси реформування у ЗВО морського транспорту вимагають адекватних змін у професійній підготовці майбутніх менеджерів для морської галузі, потрібний пошук та впровадження інноваційних підходів і

технологій щодо формування менеджерів «сучасної формації» в умовах впровадження в освітній процес дистанційної форми навчання.

Варто зауважити, що інноваційна підготовка сучасних менеджерів для морської галузі проблематична без впровадження в освітній процес *технології розвитку творчої особистості*, яка розроблена вченим-дослідником Г. Альтшуллером, та отримала подальший розвиток у працях Н. Б. Богоявленської, В. І. Загвязинського, В. А. Кан – Каліка, С. О. Сисоєвої. Зазначимо, що особиста творчість можлива тільки в тому разі, коли виникає певне протиріччя, що сформульоване у завданнях. Аналіз сучасної літератури та досліджень з підготовки менеджерів для морської галузі [2, 4, 5] уможливив зробити висновок, що різні творчі задачі (проблемного бачення, логічних задач на прогнозування, оптимізацію, на рецензування, на розробку алгоритму тощо) сприяють розвитку тих чи інших якостей особистості, які забезпечують успіх фахівця у процесі управлінської діяльності.

Найбільш ефективнішими технологіями творчого пошуку в освітньому процесі вважають використання *ігрових технологій навчання* як імітаційний процес вироблення й прийняття рішень за конкретною ситуацією в умовах поетапного уточнення фактів, аналізу інформації, що додається у ході проведення ділової гри.

Мозковий штурм – дуже ефективна, апробована інтерактивна технологія, суть якої полягає в тому, щоб сконцентрувати студентів на вироблення якомога більшого числа ідей щодо вирішення проблеми протягом обмеженого періоду часу. Ця технологія базується на творчій силі групи і за своєю сутністю близька до *брейнстормінгу* (невеличкі групи фахівців, які генерують ідеї).

Аукціон менеджерських проектів – має за мету детальний аналіз запропонованих курсантами проектів для наукових конференцій, їх аналітична експертиза.

Метод позитивної дискусії – сконцентрований на публічному обговоренні конфліктної проблеми, завдяки чому формуються навички аргументації та захисту власної позиції.

Проблемно-рефлексивний полілог – надає можливість курсанту розвивати свої творчі можливості до самостійного осмислення проблем інноваційної діяльності, прийняття інноваційних рішень тощо.

Ігрове проектування – надає можливість групі курсантів (3 – 5 чол.) розробити рекомендації, плани або заходи до вирішення управлінських ситуацій з подальшим їх захистом.

Тренінгові технології – мають призначення визначення курсантами основних напрямів своєї майбутньої професії, її цілі та перспективи, удосконалювати свої рефлексивні характеристики, адаптуватися до майбутньої професії менеджера.

Ринкові умови діяльності підприємств морської галузі ставлять підготовку сучасних менеджерів в жорсткі конкурентні умови на ринку праці. Для досягнення успіху та кар'єрного росту майбутні менеджери повинні мати високу професійну підготовку та вміти виявляти свої професійно важливі якості під час проходження виробничої практики, стажування чи випробування за вступу на роботу. У свою чергу роботодавці висувають певні вимоги до потенційних менеджерів, основними з яких є глибока теоретична підготовка, комунікабельність, здатність до швидкого «реагування», здатність мислити на перспективу, інноваційний підхід до вирішення проблемних ситуацій, організованість, трудова дисципліна.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Андрушків Б. М. Основи менеджменту. Львів: Світ, 1995. 296 с.
2. Астапова Г.В. Комплексна методика підготовки підприємців в умовах активізації діяльності у сфері корпоративних угод. Економіка і управління. 2005. №2 (28). С. 94-102.

3. Друкер П. Ф. Задачи менеджмента в XXI веке. Київ: Вільямс, 2000. 398с.
4. Інноваційні педагогічні технології: теорія та практика використання у вищій школі: монографія / наук. ред. В. П. Коцур. Переяслав-Хмельницький: Видавництво С. В. Карпук. 2008. 285 с.
5. Кремень В. Г. Освіта і наука в Україні – інноваційні аспекти. Стратегія. Реалізація. Результати. Київ: Грамота. 2005. 448 с.
6. Крижко В.В. Теорія та практика менеджменту в освіті: навч. посіб. Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2008. 256с.
7. Мармаза О. І. Менеджмент в освіті: дорожня карта керівника. Харків: Основа, 2007. 448 с.
8. Освітній менеджмент: навч. посіб. / за ред. М. П. Карамушки. Київ: Шкіл. світ, 2003. 400 с.
9. Постанова КМ України «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» від 20.10.2020 року № 1023. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 29.03.2023).

УДК 004.771

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ВИДАЛЕНОГО ДОСТУПУ ДО КОМП'ЮТЕРІВ НАВЧАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ ПІД ЧАС ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ

Делі І.І. – старший викладач, помічник директора з ІТ
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морськ академія», Україна

В умовах пандемії і воєнного стану гостро стоїть питання з повноцінного надання освітніх послуг вищими навчальними закладами України. Дистанційне навчання стало дуже популярним останнім часом, але спілкування на відстані зі

здобувачами, доступ до інтерактивних матеріалів з різних освітніх компонент не дає змогу у повній мірі набути фахових компетентностей, вмінь і навичок здобувачами технічних спеціальностей. У зв'язку з цим виникає потреба у забезпеченні доступу до інформаційного та програмного забезпечення навчального закладу. Це може бути корисним для студентів, які не мають власного комп'ютера або потребують доступу до спеціалізованого програмного забезпечення, яке вони не можуть встановити на своєму персональному комп'ютері.

Однією з головних цілей організації доступу до ресурсів навчального закладу під час війни є забезпечення неперервності освітнього процесу та забезпечення якості освіти, незважаючи на непередбачувані обставини.

Одним з можливих рішень є використання віддаленого доступу до комп'ютерів навчального закладу. Це означає, що студенти можуть підключатися до комп'ютерів, які знаходяться на території навчального закладу, за допомогою Інтернету. Під час підключення студент отримує доступ до повного робочого столу комп'ютера, який містить усі програми та файли, необхідні для виконання завдань.

Для забезпечення дистанційного доступу до комп'ютерів навчального закладу можна використовувати різні програмні засоби, наприклад, TeamViewer, Remote Desktop Protocol (RDP) або Virtual Network Computing (VNC). У деяких випадках, навчальні заклади можуть створювати власні системи дистанційного доступу з використанням відкритих або закритих протоколів.

Переваги віддаленого доступу до комп'ютерів навчального закладу включають:

- можливість використання спеціалізованого програмного забезпечення, яке вимагає високих технічних характеристик комп'ютера, що недоступний на приватному комп'ютері студента;

- зменшення витрат на придбання та підтримку обладнання для студентів, оскільки студенти можуть використовувати комп'ютери, які належать навчальному закладу;
- централізоване керування доступом до комп'ютерів навчального закладу, що дозволяє забезпечити безпеку даних та зменшити ризик втрати конфіденційної інформації.
- можливість доступу до комп'ютерів навчального закладу з будь-якого місця з Інтернет-підключенням, що дає можливість студентам займатися навчанням, не перебуваючи в аудиторії.

Однак, є також і деякі недоліки, пов'язані з дистанційним доступом до комп'ютерів навчального закладу. До них можна віднести:

- потенційні проблеми зі швидкістю Інтернет-підключення, що можуть вплинути на продуктивність та зручність використання системи дистанційного доступу;
- залежність від доступності мережі Інтернет, оскільки без доступу до Інтернету студенти не можуть отримати доступ до комп'ютерів навчального закладу.
- відсутність можливості використовувати весь обсяг ресурсів комп'ютера, який студент використовує в дистанційному режимі, через обмеження на швидкість передачі даних по мережі.

Усі ці фактори повинні бути враховані під час впровадження системи дистанційного доступу до комп'ютерів навчального закладу, щоб забезпечити найкращі результати навчання та зручність для студентів.

Для забезпечення ефективного та безпечного дистанційного доступу до комп'ютерів навчального закладу, можна використовувати наступні інноваційні рішення:

Використання віртуальних приватних мереж (VPN) - це дозволяє забезпечити захищене підключення до мережі навчального закладу, що зменшує ризик доступу до конфіденційної інформації студентів.

Використання технології віддаленого робочого столу (Remote Desktop) - це дозволяє студентам отримати доступ до комп'ютера навчального закладу, як будь-якого іншого комп'ютера, і працювати з програмами та файлами, які доступні на цьому комп'ютері.

Використання хмарних сервісів - це дозволяє зберігати файли та додатки в Інтернеті, а не на локальному комп'ютері. Це дає студентам можливість отримати доступ до файлів та додатків з будь-якого місця, де є доступ до Інтернету.

Використання систем відеоконференцій - це дозволяє студентам отримувати дистанційну підтримку від викладачів та інших студентів, проводити онлайн-зустрічі та дискусії.

Використання систем відстеження прогресу студентів - це дозволяє викладачам та адміністраторам навчального закладу відстежувати прогрес студентів, що дає можливість забезпечити індивідуальний підхід до навчання.

Загалом, дистанційний доступ до комп'ютерів навчального закладу може стати ефективним та зручним інструментом для навчання студентів під час дистанційного навчання. Використання інноваційних технологій та заходів безпеки дозволить забезпечити безпеку та конфіденційність даних студентів, а також підвищити ефективність навчального процесу. Важливо також враховувати особливості навчання різних спеціальностей та використовувати технології, що найбільше відповідають потребам конкретної галузі.

При впровадженні дистанційного доступу до комп'ютерів навчального закладу, слід враховувати також технічні та інфраструктурні можливості студентів та викладачів, а також їх готовність до використання інноваційних технологій. Для цього можна проводити навчання та тренінги з використання технологій дистанційного навчання та інших інструментів, що дозволять ефективно працювати з комп'ютерами навчального закладу.

Також важливо забезпечити доступ до комп'ютерів навчального закладу для студентів, які не мають власного комп'ютера або інтернет-підключення.

Для цього можна використовувати різні інноваційні рішення, наприклад, створювати мобільні кабінети з комп'ютерами та доступом до Інтернету для студентів.

Узагальнюючи, дистанційний доступ до комп'ютерів навчального закладу є важливим елементом дистанційного навчання, що дозволяє студентам ефективно працювати з комп'ютерами та програмними засобами навчального закладу. Використання інноваційних технологій та заходів безпеки дозволить забезпечити ефективність та безпеку навчання студентів, а також підвищити якість підготовки майбутніх фахівців у різних галузях.

УДК 316.42: 37.03

РОЛЬ ФІЛОСОФІЇ ПРИ ФОРМУВАННІ ЗАГАЛЬНИХ КОМПЕТЕНТНОСТЕЙ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ З НАВІГАЦІЇ ТА УПРАВЛІННЯ МОРСЬКИМИ СУДНАМИ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ

Житомирська Т.М. – кандидат педагогічних наук, доцент
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія». Україна

Специфічні умови роботи в морі диктують необхідність формування та розвитку у майбутніх фахівців з навігації та управління морськими суднами низки компетенцій, чітко означених у Державних освітніх стандартах та Міжнародній конвенції про підготовку та дипломування моряків та несення вахти. Багато хто з цих компетенцій вказує на наявність готовності людини працювати в команді та виявляти якості лідера. Після закінчення морського університету більшість випускників працює у міжнародних компаніях. Їхня професійна готовність передбачає знання положень, інструкцій та базових правил, а також здатність виконувати вимоги контракту, що передбачає сформованість професійних компетенцій, що забезпечують ефективність їхньої роботи в умовах змішаного екіпажу. При цьому роль філософії як науки є не

лише засобом регулювання технологічних процесів професійної діяльності, а й найчастіше єдиним засобом комунікації на судні..

Отже, порушимо питання про роль філософії у формуванні інтегральних компетентностей у майбутніх фахівців річкового та морського транспорту у професійній підготовці, оскільки важливим завданням сучасної системи вищої освіти є не тільки формування професіонала у сфері обраної спеціальності, але в першу чергу особи, яка мислить, здатна приймати рішення, відповідати за свої вчинки. Так у Дунайському інституті Національного університету «Одеська морська академія» при вивченні освітньої компоненти Філософія на освітньо-професійній програмі «Навігація і управління морськими суднами» забезпечується набуття таких компетентностей:

Інтегральна компетентність - здатність розв'язувати складні спеціалізовані завдання та практичні проблеми у сфері судноводіння, обробки та розміщення вантажів; управління операціями судна та піклуванні про людей на судні, що передбачає застосування теорій і методів наук про устрій судна, навігацію, технологію перевезення вантажів, комерційну експлуатацію засобів транспорту, управління ресурсами

Загальна компетентність - здатність зберігати та примножувати моральні, культурні, наукові цінності і досягнення суспільства на основі розуміння історії та закономірностей розвитку предметної області, її місця у загальній системі знань про природу і суспільство та у розвитку суспільства, техніки і технологій, використовувати різні види та форми рухової активності для активного відпочинку та ведення здорового способу життя [3].

На думку ІМО, першою метою сталої морської освіти і навчання є належним чином підготовлені й освічені моряки з акцентом на конкретнонаукові знання, які майбутній фахівець набуває в процесі вивчення спеціальних дисциплін, щоб пов'язати ці знання з філософською проблематикою. Це дозволить не сприймати філософію як абстрактну науку,

відірвану від реального життя, від майбутньої професійної діяльності майбутніх фахівців..

При формуванні інтегральних компетентностей майбутніх фахівців з навігації та управління морськими суднами, треба зазначити, що використання різних методів вивчення філософії (організація Круглих столів, інтелектуальних ігор із філософії, курсантських гуртків) формує інтерес курсантів до цієї дисципліни. Необхідно наголосити на тому, що вивчення філософії не може принести миттєвих плодів, але допомагає нам розвивати своє мислення, здатність до критичного аналізу, схопити проблему в її цілісності, що дозволить успішно справлятися з різними не тільки життєвими, а й професійними проблемами. Філософія формує ціннісну свідомість, привчає людину думати, вміти «користуватися власним розумом» (І.Кант), виходити за межі стереотипів [1]. Для того щоб отримати цей результат, курс філософії проектується як метод впливу на світогляд учнів за допомогою граничного рівня філософської теорії. При цьому акцент робиться не так на різні філософські точки зору, як на певну філософську форму, яка через різні вчення надає певний вплив на установки індивіда.

Семінарські заняття з філософії припускають бесіду на задану тему, обговорення сенсожиттєвих питань, що виникають на основі вивчення академічного матеріалу з історії та теорії філософії. Це дозволяє формувати рефлексивне мислення у майбутніх фахівців, навчити аргументовано викладати свою позицію, відстоювати її. Тим більше, це важливо для курсантів морських закладів вищої освіти, оскільки їм складніше дається риторика, уміння формулювати свою думку вербальними засобами [2].

Підсумовуючи вище сказаного, важливо зазначити, що соціально-гуманітарні науки загалом, і філософія, зокрема, грають величезну роль становленні особистості майбутнього фахівця. Саме завдяки їм формується університетська освіта, оскільки філософія дає універсальну, цілісну картину світу, показуючи взаємозв'язок та взаємозумовленість усіх процесів та явищ,

дозволяючи майбутньому фахівцеві бачити за явищами сутність, вміти пов'язати форму та зміст, визначити зв'язок випадкового та необхідного. У морських закладах вищої освіти існує своя специфіка викладання філософії [4]. Вона полягає у складності сприйняття майбутніми фахівцями, вивчення природничих, технічних наук, філософських проблем. У зв'язку з цим у процесі викладання філософії необхідно пробудити інтерес майбутніх фахівців, пояснивши йому значущість філософії для фахівців будь-якої сфери, оскільки вона не просто дає універсальні знання про світ, людину, а й формує здатність до рефлексивного мислення, до вміння творчо мислити, брати на себе відповідальність під час вирішення завдань у межах своєї професійної підготовки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бистрицький Є. Чому філософія має бути обов'язковою дисципліною у вишах та академічних інститутах // Українська правда: Блоги, 2015-01-28.
URL: http://blogs.pravda.com.ua/authors/bystrytsky/54c84e4990b7f/page_3/
2. Житомирська Т. Курсантська наука як соціальний інститут і явище культури : Філософська кава// -Наука і техніка сьогодні, 2022 №12 (12)
https://scholar.google.com/citations?view_op=view_citation&hl=ru&user=1cAxEOIAAAAJ&citation_for_view=1cAxEOIAAAAJ:MXK_kJrjxJIC
3. Житомирська Т. Робоча програма навчальної дисципліни «Філософія» розроблена відповідно до освітньо-професійної програми «навігація і Управління морськими суднами» першого (бакалаврського) рівня вищої освіти. Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія». Кафедра Гуманітарних дисциплін. Протокол №8 від 27.08.2022 .
4. Колотило, М. Філософія в технічному університеті: обґрунтування, легітимація, апологія / Мар'яна Колотило // Філософія освіти. Philosophy of Education: науковий часопис. 2016. № 1 (18). С. 150–162. URL: <https://ela.kpi.ua/handle/123456789/38069>

УДК 378

ГЛОБАЛЬНІ ЗМІНИ У МІГРАЦІЇ СЕРВІСІВ І ЗОНАХ ПОКРИТТЯ СУПУТНИКОВОЇ СИСТЕМИ INMARSAT ЯК ІНСТРУМЕНТ РОЗВИТКУ ІНФОРМАЦІЙНОЇ КОМПЕТЕНТНОСТІ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Квасников П.К. - асистент кафедри навігації і управління судном
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

Даниленко О.Б. – доктор педагогічних наук, професор, завідувач кафедри
навігації і управління судном
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

Інформаційна компетентність фахівців морського та внутрішнього водного транспорту є одною з важливих компонент з яких формується готовність цих фахівців до професійної діяльності. Суттєвим джерелом формування інформаційної компетентності для судноводія є інформація яку він отримує від супутникових систем, зокрема супутникової системи inmarsat. Британська компанія супутникового зв'язку Inmarsat (Інмарсат) надає широкий спектр послуг зв'язку по всьому світу – це передача даних, надання послуг телефонного зв'язку, передачу сигналів лиха, сигналів європейської геостационарної служби навігаційного покриття EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) та ін.

Ця супутникова система має різні покоління своїх супутників. У 2018 році послуги, мігрували до нового покоління супутників. Міграція супутникових сервісів систематично обговорюється та аналізується, щоб істотно вплинути на безпеку судноплавства.

У зв'язку з тим, що супутники покоління Інмарсат І-3 у розрахунковий період з 2019 по 2020 роки досягли закінчення терміну роботи, всі супутникові служби І-3 перенесені на супутники нового покоління Інмарсат І-4, а надалі і на

космічні апарати Інмарсат 1-5, із забезпеченням безперервності робочого процесу. Для максимального покриття земної поверхні робочими зонами системою Інмарсат 1-3 необхідно було використовувати 4 супутника, тоді як для Інмарсат 1-4 достатньо всього 3 супутника, так як потужність супутника I-4 у шістдесят разів більша за потужність супутника Інмарсат-1-3. Три виведені на орбіту супутника I-4 забезпечують глобальне охоплення широкосмуговим зв'язком, крім крайніх полярних регіонів.

Через перехід сервісів Inmarsat 3-го покоління на супутники I-4 зони покриття будуть змінюватися, і користувачам необхідно буде переконатися, що їх пристрої спрямовані на відповідний супутник. Цей процес, як правило, автоматично керується терміналом без необхідності втручання користувача. Однак у деяких випадках користувачам необхідно вручну перенаправляти пристрої на відповідний супутник. [2]

Користувачі Inmarsat C повинні переконатися, що їх локальні програми (наприклад, звіти про дані) працюватимуть правильно, якщо вони використовують інший супутник Inmarsat, і їм рекомендується зв'язатися з постачальником для будь-якої підтримки. [3]

Супутники покоління Інмарсат-4 (I-4), запущені на геостаціонарну орбіту (точка стояння 64° пн.д.). У зоні їх обслуговування знаходяться Європа, Африка, Центральний Схід та Азія.

Супутники Inmarsat-4 F2 переведені до робочої точки 53° з.д. У зону покриття цих двох космічних апаратів потрапляє близько 85% земної суші. З додаванням у 2008 році до складу супутникового угруповання третього апарату цієї серії, розміщеного на геостаціонарній орбіті над Тихим океаном, супутники Inmarsat-4 покрили практично всю територію земної кулі, крім полярних областей.

Кожен геостаціонарний супутник Inmarsat I-4 забезпечує покриття земної поверхні 228 зональними променями з діаметром 800 км. Кожен супутник I-4 генерує сотні високопотужних сфокусованих променів. У кожному промені за

рахунок його вузькості створюється висока енергетика каналу, що дає змогу стійко працювати на високих швидкостях. Супутники 4-го покоління забезпечують пропускну спроможність мережі у 16 разів більшу, ніж супутники 3-го покоління і може бути своєчасно конфігуровано так щоб надавати необхідну пропускну спроможність мережі у районах підвищеного попиту послуги. [1]

Першим кроком процесу міграції послуг Інмарсат був перехід супутників в регіон Атлантичного океану на захід (AOR-W). Супутник 3-го покоління (на 54° з.д.) тепер обслуговується супутником 4-го покоління Inmarsat Americas (AMER) (98° з. д.), успішно завершений 9 травня 2018 року.

Другим кроком стала міграція Inmarsat Pacific супутника Ocean Region (POR) 3-го покоління (178 ° пн.д.), який тепер обслуговується супутником 4-го покоління Inmarsat Asia/Pacific (в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні) (на 143,5° в.д.), яка була успішно завершена 29 серпня 2018 року.

Наступним кроком стала міграція послуг Інмарсат Східного регіону Атлантичного океану (AOR-E) супутника 3-го покоління (на 15,5° з. д.) до згаданого раніше Inmarsat Atlantic супутника 3-го покоління Ocean Region West (AOR-W) (на 54° з.д.), яка успішно завершена 30 жовтня 2018 р. Цей супутник 3-го покоління залишається єдиним супутником цього покоління, що діє.

Четвертим та останнім кроком була міграція Супутника Inmarsat Індійського океану (IOR) 3-го покоління (на 64° пн.д.) послуги Інмарсат Європа/Близький Схід/Африка (EMEA) на Супутник 4-го покоління (на 25° сх.д.) .). Цей міграційний процес було успішно завершено 12 грудня 2018 року.

Як видно на малюнку 1, зони покриття AOR-W, AOR-E, IOR та POR переміщуються на захід після завершення міграційного процесу.

Міграція не впливатиме на моряків, які отримують MSI, оскільки термінали Inmarsat-C та Mini-C не будуть порушені, навіть якщо термінал потрапить до зони океану. Моряки можуть продовжувати обирати регіони NAVAREA та METAREA, з яких хочуть отримати MSI. Під суворим контролем

Міжнародної організації рухомого супутникового зв'язку (IMSO) група з безпеки Inmarsat уважно стежить за міграцією, забезпечуючи підтримку рівня доступності на 99,9%. [4]

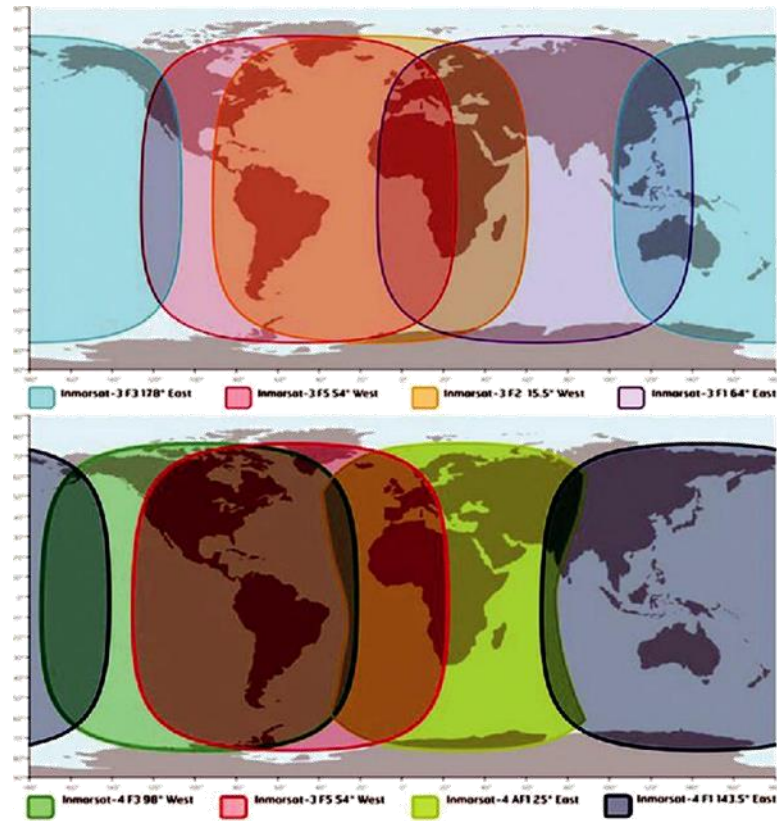


Рис.1 Зони покриття супутників Інмарсат до (вгорі) та після (внизу) процесу міграції (5)

Запуск супутників покоління Інмарсат-4 із суттєво підвищеною потужністю та функціональними можливостями заклав фундамент для подальшого розвитку послуг супутникової системи, внаслідок чого було створено космічний сегмент глобальної мережі супутникового широкопasmового зв'язку BGAN (Broadband Global Area Network), що забезпечує глобальні можливості мовного зв'язку та високошвидкісної передачі даних для наземних замовників. [2]

Супутники Інмарсат-5 (I-5) зайняли геостационарну орбіту у 2013-2017 роках.

В даний час основна частина потоку даних обробляється супутниками четвертого та п'ятого покоління. З 2018 року супутники Інмарсат-3 поступово виводяться з сервісу.

Таким чином глобальні зміни у міграції сервісів і зонах покриття супутникової системи inmarsat стають важливим джерелом різноманітної інформації, яка сприяє розвитку інформаційної компетентності фахівців морського та внутрішнього водного транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. О системе Inmarsat

URL: <https://mt-system.ru/catalog/besprovodnye-reshenija/sputnikovaja-svjaz/kompanija-quake-global/modemy-sputnikovoj-svjaz-14> (дата звернення: 01.04.2023 р.).

2. Спутниковая система ИНМАРСАТ

URL:

https://www.satcomdv.ru/informaciya_o_sistemah_sputnikovoj_sa/inmarsat/inmarsat/ (дата звернення: 31.03.2023 р.)

3. Перевод сервисов Inmarsat с I-3 на I-4

URL: https://cirspb.ru/news/migration_i3toi4/ (дата звернення: 31.03.2023 р.)

4. Глобальные перемены в зонах покрытия Inmarsat-C.

URL: <https://shipnet.eu/ru/2018/04/16/inmaras-izmenenya-2019/#:~:text=Все%20спутниковые%20службы%20I-3,4%2C%20чтобы%20обеспечить%20их%20непрерывность.> (дата звернення:

01.04.2023 р.).

5. An Overview of Recent Changes in the Global Maritime Distress and Safety System Regarding Maritime Mobile Satellite Service

URL: (PDF) An Overview of Recent Changes in the Global Maritime Distress and Safety System Regarding Maritime Mobile Satellite Service (researchgate.net)

(дата звернення: 02.04.2023 р.)

УДК 656.61

СТРАТЕГІЯ ПОДАЛЬШОГО ПІДВИЩЕННЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА В ПОРТОВИХ ТА ПРИБЕРЕЖНИХ ВОДАХ

Коротченко М.П.- старший викладач Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Ефективним засобом забезпечення безпеки судноплавства у портових та прибережних водах зарекомендували себе Системи управління рухом суден (СУРС), або Vessel Traffic Services (VTS) в англійській термінології, які успішно розвиваються з середини минулого століття.

Визначення VTS, наведене у Резолюції А.857 Міжнародної морської організації (ІМО), свідчить: «VTS – служба, заснована компетентним органом прибережної держави з метою підвищення безпеки та ефективності руху суден та захисту довкілля». Однак перетворення ранніх портових або берегових РЛС на складні організаційно-технічні комплекси з кількома об'єктами та чисельним персоналом призвело до необхідності використання поняття «системи».

У більш широкому розумінні до складу такої системи включаються не тільки об'єкти, обладнання та персонал, а й зона (акваторія) дії з установленими фарватерами, схемами поділу руху, правилами плавання та процедури взаємодії з суднами

Саме трафік є об'єктом діяльності VTS, що чітко пояснюється в Резолюції А.857: «VTS має бути здатною взаємодіяти з трафіком та реагувати на ситуації, пов'язані з трафіком, у своєму районі дії».

Управління ж індивідуальним рухом судна не може бути об'єктом діяльності СУРС, що цілком виразно впливає з Резолюції А.857 та Керівництва Міжнародною Асоціацією маячних служб (МАМС). Водночас не можна ігнорувати проблему портів з малим суднообігом, де все ж таки необхідні

елементи контролю руху суден, незважаючи на його низьку інтенсивність і практичну відсутність «трафіку». Тут слід зазначити ініціативу Великобританії, де чисельність малих портів призвела до необхідності відокремити служби контролю судноплавства від повнофункціональних і дорогих VTS/СУРС, які є у значних портах, де є обґрунтована потреба[4]. Пізніше ця ініціатива знайшла відображення у керівних вказівках МАРС G1142. Було розроблено критерії, що дозволяють відрізнити VTS від так званих Local Port Services (LPS) у малих портах. Так, LPS можуть не мати радіолокаційного контролю, використовуючи АІС та відеоспостереження, персонал LPS, на відміну від персоналу СУРС, не зобов'язаний відповідати стандартам та рекомендаціям МАРС

Щодо вітчизняних положень у галузі СУРС ,то Наказ Міністерства транспорту України №904 від 20.11.2003 року затвердив Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті (СУБС МРТ) у якому визначає,що СУБС МРТ має розв'язувати такі завдання,як організацію систем регулювання руху суден, лоцманського та льодового проведення суден.

Управління рухом суден у північно-західній частині Чорного моря, в Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах здійснюється за Наказом Міністерства транспорту України від 6 березня 1998 року № 69,та доповненнями від 2000 та 2004 років .

Функції управління рухом суден виконують ПРРС (пости регулювання руху суден) які зобов'язані подавати суднам інформацію, рекомендації та вказівки щодо безпеки судноплавства та регулювання руху суден, які стосуються: черговості руху; маршруту та швидкості руху; місця якірної стоянки; заходів для попередження безпосередньої небезпеки судноплавства . ПРРС здійснюють такі види обслуговування: радіолокаційний контроль за безпекою судноплавства, а також за місцезнаходженням суден на якірних місцях; регулювання руху суден; радіолокаційне проведення суден; надання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій; інформування про рух

суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку судноплавства.

Розглянемо коротко, як функції СУРС формулюються у нормативних актах деяких країн.

У «Національних стандартних експлуатаційних процедурах VTS», виданих Береговою охороною США як законодавчо уповноваженою Адміністрацією VTS, декларуються чотири основні функції VTS: спостереження, інформування, видача рекомендацій та видача вказівок, що у сукупності утворюють «континуум управління рухом» [3].

У «Правилах плавання у морських водах Німеччини» на центри VTS покладаються такі функції: надання інформації про рух суден (traffic information); сприяння/допомога руху суден (traffic assistance); регулювання руху суден у вигляді вказівок (traffic instructions); управління суднопотоком (traffic flow control) у Кільському каналі.[4]

Протягом останніх років організаціями та фахівцями різних країн висловлювалися думки про старіння чинної резолюції та необхідність її оновлення. Проект нової резолюції ІМО замість чинної Резолюції А.857 підготовлений Комітетом МАМС з VTS, розглянутий Підкомітетом ІМО з судноводіння, зв'язку, пошуку та порятунку в січні 2020 р., схвалений Комітетом ІМО з безпеки на морі в листопаді 2020 р. і представлений для прийняття 3 -й Асамблеєю ІМО наприкінці 2021 р. Що ж нового у проекті нової резолюції?

Основне нововведення полягає у відмові від концепції, що втратила практичний зміст, трьох основних служб, декларованих у Резолюції А.857. Як наслідок, виключаються штучний підрозділ VTS на портові та прибережні та вигадки про три види послуг VTS. Натомість визначається, що цілі діяльності VTS досягаються «зменшенням ризику розвитку небезпечних ситуацій» за допомогою здійснення дій (функцій), що зводяться до трьох груп: надання інформації, що впливає на безпеку плавання, – моніторинг та управління

(management) суднопотоком (ship traffic);– реагування на небезпечні ситуації. Серед інших новацій відзначимо можливість створення VTS за межами територіального моря прибережної держави та разом із прийнятими ІМО системою маршрутизації суден (схемою поділу руху) або обов'язковою системою суднових повідомлень. Крім того, уточнено деякі базові визначення. Так, VTS має тепер створювати уряд, а не компетентний орган, на який уряд покладає юридичну відповідальність за VTS. Поняття «Адміністрація VTS» замінено поняттям «Провайдер VTS», який зобов'язаний, зокрема, забезпечити, щоб інформація про вимоги та процедури VTS та категорії суден, зобов'язаних взаємодіяти з VTS, була опублікована у відповідних морських виданнях.

Слід очікувати, що після ухвалення нової резолюції Асамблеєю ІМО буде належним чином оновлено рекомендації та керівництва МАМС для VTS/СУРС та внесено необхідні коректури до національних нормативних документів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1.Наказ Міністерства Транспорту України №904 від 20.11.2003 року - Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті (СУБС МРТ). Електронний ресурс.-Режим доступу:https://zakononline.com.ua/documents/show/242584_510773

2.Резолюція ІМО А.857(20) від 27.11.1997 - Керівництво для служб руху суден.Електронний ресурс.-Режим доступу: <http://rise.odessa.ua>

3. United States Coast Guard - Vessel Traffic Services
Електронний ресурс.-Режим доступу:<https://www.navcen.uscg.gov/vessel-traffic-services>

4. Maritime Navigation and Information Services. Електронний ресурс. - Режим доступу: <https://trimis.ec.europa.eu/project/maritime-navigation-and-information-services>

УДК 656.61.052-047.22(043.3)

АНАЛІЗ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАСТОСУВАННЯ НАВІГАЦІЙНИХ ТРЕНАЖЕРІВ ДЛЯ ВІДПРАЦЮВАННЯ АВРІЙНИХ МОРСЬКИХ СИТУАЦІЙ

Крамаренко В. В. - старший викладач кафедри навігації і управління судном,
Дунайськоо інституту Національного університету
«Одеська морська академія»

Найважливішим завданням під час експлуатації морського флоту є забезпечення безпеки мореплавання, збереження людського життя, судів і запобігання забруднення довкілля. Мореплавання є сферою діяльності людини, пов'язаною з ризиком, з можливістю виникнення аварій судна.

Аварійні ситуації, пов'язані з маневруванням великотоннажних суден, зокрема танкерів, завантажених нафтою, можуть призвести до трагічних наслідків не лише на акваторії порту, а й стати лихом для цілих регіонів. У зв'язку з цим виникає необхідність оснащення флоту сучасними технічними засобами судноводіння, а також вживаються різноманітні організаційні та технічні заходи. Але незважаючи на це, аварійність залишається досить високою. Як показують статистичні дані в галузі морського транспорту, основною причиною більшості аварій та катастроф є людський фактор. Сьогоднішній рівень наукових знань дозволяє здійснити більш поглиблений аналіз критичних ситуацій та отримати нові змістовні результати.

Отже, зниження рівня аварійності на морському транспорті, передусім, необхідно визначити причини події. У разі людського чинника ситуація ускладнюється тим, що учасники події, борючись звинувачень в свою адресу, приховують справжні обставини. Не з'ясувавши причин, неможливо розробити належні заходи для запобігання аварій у майбутньому.

Стрімкий розвиток комп'ютерних та інформаційних технологій на початку XXI ст. зумовило бурхливе зростання спеціалізованих тренажерних центрів, які здійснюють практичну підготовку, насамперед командного плавскладу морських суден. З'явилась можливість досягнення з використанням навігаційних тренажерів як необхідної адекватності моделювання аварійних ситуацій, і поведінки самого об'єкта регулювання.

ІМО дала визначення тренажерної підготовки та ввела її до Міжнародної Конвенції (і відповідного Кодексу) про підготовку та дипломування моряків та несення ваhti (ПДНВ-78 з поправками). Поправки, внесені ІМО до конвенції у 1995 р., визначили експлуатаційні вимоги до ряду тренажерів, що вперше у міжнародній нормативно-правовій базі дозволило запровадити підготовку та оцінку компетентності за допомогою тренажерів «для підтримки професіоналізму».

В результаті проведених пілотних досліджень можна зробити висновок про, те використання тренажерів дозволяє заощаджувати моторесурс суден та приладів, паливо, дає можливість моделювати експериментальні та аварійні ситуації, які не можна відтворити в реальній обстановці, дозволяючи визначити справжні причини аварії та відповідно набути навичок правильних дій у критичній ситуаціях, які неможливо отримати на реальних судах, а можна виробляти лише на тренажерах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Международная конвенция ПДНВ-78 (International STCW Convention, 1978) – СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2010 – 552 с.
2. International Standard, IEC 61996-2, «Maritime Navigation and radiocommunication equipment and systems –VDR and S-VDR».
3. Айзинов, С.Д. Теоретические и методические основы создания экспертной системы по оценке эффективности морских тренажеров (на примере тренажеров ГМССБ)/Автореф. дисс. канд. Рис.4. Изменение линейного ускорения техн. наук: 05.12.13. – СПб. – 2007. – 23 с

УДК: 629.123

SHIP ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT PROCESS

Mazur Tetiana - senior teacher DI NU “OMA”, PhD student

Planning is the most important step in energy efficiency management process on the ship. Energy planning shall be consistent with the Company's Energy Policy. The main tasks of the planning stage are: determination of the current energy status of the ship, definition and approval of ship energy efficiency goals and the specific measures for the ship to improve energy efficiency onboard. Shipping company shore personnel involved in energy efficiency process are responsibility to determine the ship's current energy status, an annual development or adjustment of goals and measures to improve energy efficiency of the ship. The top management is responsible for the annual approval of goals and measures in energy efficiency. Composition and content of the approved goals and measures in energy efficiency are to be reviewed and, if necessary, corrected:

-when the factors that may affect to the effectiveness of the approved goals and measures, has changed, for example changes of technical and operational characteristics of the ship, trade areas, the composition of ship's equipment etc;

-when requirements of the international and national documents relating to improvement of energy efficiency has amended or newly issued;

- within an annual energy efficiency top management review.

The goals and measures to improve the energy efficiency of the ship are approved by top management and detailed in Annex (tab.1).

Possible measures to improve energy efficiency of ship. Table 1.

Energy efficiency measures	Implementation	Responsible personnel
Hardware and systems systematic maintenance and monitoring	Other practices involve regular monitoring and maintenance of shipboard equipment, in order to keep them at best possible condition (ship's mechanisms, pumps, separators, boiler burners).	Company superintendent, Chief engineer
Regular propulsion system maintenance	Maintenance in accordance with manufacturer's instructions should be carried out in the Company approved PMS	Company superintendent, Chief engineer
Economical use of the ship's energy resources.	Efficient management of generators should be carried out (operating the minimum possible number of generators at the maximum possible load)	Company superintendent, Chief engineer
Thorough voyage planning	Weather forecast should be taken into consideration at the planning of the voyage.	Company operator, Captain

Speed optimization	Optimal ship speed should be determined and used at ship operation. Speed optimization can produce significant savings.	Company superintendent Captain
Energy conservation awareness training program.	Measures to improve crew awareness of on-board energy efficiency and area in which energy can be conserved aboard – should be carried out.	Designated person ashore.

For determination of the ship's current status of energy usage the Designated person in cooperation with technical manager and master:

- identify current energy sources;
- based on the energy consumption, identify the equipment, systems, processes, factors and personnel that significantly affect energy consumption;
- evaluate past and present energy consumption.

To continually improve the energy efficiency of the ships and to implement the energy policy, the Company shall set, analyzed and, if necessary, adjust the goals of energy efficiency every year. Energy efficiency measures should be determined taking into account the many factors that have an impact on application and effectiveness of the measures. Among these factors are technical and operational characteristics of the ship, types of cargo, navigation areas, composition and depreciation of ship equipment and other factors. The maritime energy-saving technology and optimal energy-saving practice should also be considered during selection of energy efficiency measures.

For determination of energy efficiency measures the following aspects of ship operation that have an impact on energy performance shall be considered: voyage planning and execution, weather routing and sea current, logistic planning, chartering/contracts, port/road operations, ship performance, hull condition,

propeller condition, autopilot & rudder, fuel management, planning of bunkering, main and auxiliary engines, boilers efficiency and utilization, consumption of energy resource, cargo operations, heating, ventilation and air conditioning, lights and other electrical energy consumers (galley heating unit, washing machines etc), insulation and energy losses, water productions, incinerator, compressors, refrigerators and refrigerated containers, management and organization, duties and responsibility, competence and training.

After the preferred measures to improve the ship's energy efficiency has been identified, the Designated person in cooperation with ashore and aboard personnel that involved in energy efficiency, determines procedures for realization of every measure, criteria of its appropriate implementation and necessary resources.

The Designated person ashore and responsible personnel of the Company strives to ensure the continuity of the ship's energy efficiency measures, so that the results of previously implemented measures (including savings) are invested in subsequent, more costly energy efficiency measures.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78), Annex VI [Електронний ресурс] /–Режим доступу до ресурсу:

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements.pdf>

2. IMO resolution MEPC.282(70). Guidelines for the development of a ship energy efficiency management plan [Електронний ресурс] /–Режим доступу до ресурсу:

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.282\(70\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPCDocuments/MEPC.282(70).pdf)

3. International Standard ISO 50001:2011 "Energy management systems – Requirements with guidance for use" [Електронний ресурс] /–Режим доступу до ресурсу:

<https://www.iso.org/standard/51297.html>

4. International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (ISM Code) [Електронний ресурс] /–Режим доступу до ресурсу

<https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ISMCode.aspx>

УДК 378.096

СУЧАСНИЙ СТАН І ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ПІДГОТОВКИ КАДРІВ У ВУЗАХ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ПРОФІЛЮ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

Найдюнов А.І. – кандидат технічних наук, доцент кафедри суднових енергетичних установок і систем
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

З точки зору побудови структури інноваційного ядра управління в інноваційному університетському комплексі може бути організоване в рамках трирівневої системи взаємодії та управління. В інноваційному університетському комплексі може бути реалізована наступна трирівнева модель:

1. Рівень структурних підрозділів університету (наукові, навчальні та обслуговуючі підрозділи).

2. Рівень інноваційної інфраструктури (самостійні юридичні особи, які мають різний правовий статус та створені за ініціативою або за участю вишу, який здійснює управління ними на основі статутних документів та документів зазначених організацій).

3. Рівень стратегічних партнерів (підприємства, організації та установи, включаючи зарубіжні фірми, що взаємодіють із ВНЗ на договірній основі, а також органи влади та управління, спілки, товариства, об'єднання тощо).

Однією з основних цілей розвитку інноваційного університету є підвищення конкурентоспроможності вузу в цілому, забезпечення якості підготовки фахівців, що відповідає вимогам сучасного рівня інноваційного розвитку за рахунок створення та комерціалізації виробленої науково-технічної та освітньої продукції та послуг, управління об'єктами інтелектуальної власності, створення загальної системи управління якістю та ефективного телекомунікаційного середовища. Управління інтелектуальною власністю має стати частиною стратегічного управління. Інтелектуальну власність слід розглядати вже не як побічний продукт, який отримується в результаті нових досліджень і розробок, а як серйозна зброя в конкурентній боротьбі. Визначення доцільності перетворення інтелектуальних ресурсів на об'єкти інтелектуальної власності та нематеріальні активи, оцінка їхньої вартості, вибір ефективної форми правової охорони – все це найважливіші складові управління інтелектуальною власністю в інноваційному університеті.

Дунайський інститут національного університету «Одеська морська академія», орієнтуючись на реалізацію завдання динамічного розвитку вузу як українського та міжнародного центру морської освіти, науки і культури, і, виходячи із заявленої місії Морського університету, ставить перед собою такі стратегічні цілі:

1) здійснювати підготовку висококваліфікованих фахівців для морського транспорту та інших галузей національної економіки, які мають навички безперервної самоосвіти та професійної мобільності, та здатних на основі глибоких фундаментальних знань та спеціалізованої практичної підготовки зробити вагомий внесок у розвиток української економіки, науки, освіти та культури;

2) активно і позитивно впливати на економічний, соціальний, культурний та моральний розвиток суспільства;

3) забезпечити задоволення потреб особистості та суспільства у високоякісному морському та суміжному з ним спеціальному вищому професійному освіті, інтелектуальному, культурному та моральному розвитку;

4) розвивати фундаментальну та прикладну науку та їх інноваційне забезпечення як основу високої якості освіти, бази створення новітньої техніки та технологій;

5) здійснювати системну інтеграцію діяльності університету зі стратегічними партнерами, спрямовану на формування довготривалої навчально-методичної, науково-освітньої та інвестиційно-інноваційної кооперації та співробітництва, активізацію спільної виробничо-технічної та науково-дослідної діяльності та розвиток єдиного інформаційного простору;

б) активізувати міжнародне співробітництво у сфері морської та іншої спеціальної вищої професійної та середньої освіти, науки та культури.

Реалізація зазначених вище цілей, а також пріоритетних завдань та напрямків формування та розвитку науково-дослідної та інноваційної роботи сучасного морського вузу, реорганізація на науковій основі навчально-методичної та науково-технічної діяльності в університеті та правильне вирішення проблем, що виникають при цьому, на основі стратегічного партнерства держави, бізнесу, суспільства та самого працівника дозволить, створити умови для більш ефективного включення навчання, науково-дослідної та виробничо-інноваційної діяльності у вузах транспортного комплексу країни (зокрема, у Дунайському інституті національного університету «Одеська морська академія») у процесі сталого соціально-економічного розвитку України в умовах ринку та посиленні міжнародної інтеграції та конкуренції в галузі вищої професійної освіти.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Інноваційний розвиток підприємства О. Б. Ватченко, Б. С. Ватченко, О. Л. Черевко . Дніпро Акцент ПП 2017 . 404 с.
2. Інноваційні дослідницькі університети як чинник модернізації освітньо-наукової сфери та розбудови суспільства знань. Аналітична записка.
3. Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2019 році : Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. – К. : НІСД, 2019. – С. 169.
4. Research Universities and the Future of America: Ten Breakthrough Actions Vital to Our Nation’s Prosperity and Security. – Washington, D. C.: The National Academies Press, 2012. – P. 4.
5. Research Universities and the Future of America: Ten Breakthrough Actions Vital to Our Nation’s Prosperity and Security. – Washington, D. C.: The National Academies Press, 2012. – P. 4.

UDC: 004:378

ADAPTIVE MODEL FOR MARITIME CADET TRAINING BASED ON PROBABILISTIC MODELS

Nosov P.S. - Candidate of Technical Sciences, Ph. D., Associate Professor, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Masonkova M.M. - Post-graduate student, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Diahyleva O.S. - Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, vice-rector of Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Riabukha I.M. - Doctor of Pedagogical Sciences, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Currently, there is an objective problem associated with the search for vacancies for cadets. Many future boatmasters experience difficulties in this process

due to the fact that they cannot use their strengths and do not know the requirements of maritime companies.

Let's suppose that there are several - conditionally eight maritime companies, each of which makes for the navigator a list of general requirements, which are static in time:

1. Diploma of education
2. Certificate of qualification (position)
3. Certificate of completion of an internvessel or practice
4. Medical examination certificate
5. Special Course Certificates
6. Documents confirming work experience on vessels
7. Recommendation letters from previous employers

However, there are specific requirements that may change over time depending on the phase of the life cycle of maritime company:

1. Experience on the vessels that the company currently has
2. The field of company's activity depending on the licenses and certificates of the company at a given time
3. Code of ethics and corporate culture of the company
4. Stage of development of the company and its current strategy
6. Priority of positions on vessels, popular vacancies at the moment

It is necessary to build a mathematical adaptive model of the navigator, who is currently studying at the maritime academy, until the end of which there are two more years. And it is necessary to determine a mathematically specified adaptive training trajectory, considering the above static and dynamically changing requirements of companies.

To create an adaptive model of a navigator, it is proposed to use the methods of game theory [1] and probabilistic models. The model will be based on the principles of maximizing expected utility and accounting for uncertainty in the future requirements of companies. In this case, we will consider 8 maritime companies.

First, let's define a set of static requirements S and dynamic requirements D . The set of static requirements S contains 7 elements, and the set of dynamic requirements D - 5 elements. We can now define a utility evaluation function for each company.

Let $u_i(s, d)$ be the utility score function for the i -th company, where s is the set of satisfied static requirements and d is the set of satisfied dynamic requirements. The value of this function will depend on the extent to which each requirement is met. We can assume that the utility function $u_i(s, d)$ can be defined as a linear combination of the degrees of fulfillment of each requirement, weighted according to their importance to the company:

$$u_i(s, d) = \sum w_{sj} \cdot s_j + w_{dk} \cdot d_k,$$

where w_{sj} - static requirement weight of j , s_j - degree of fulfillment of a static requirement of j , w_{dk} - dynamic requirement weight of k , d_k - degree of fulfillment of the dynamic requirement of k .

For each company i , we can define a weight vector:

$W_i = (w_{s1}, w_{s2}, \dots, w_{s7}, w_{d1}, w_{d2}, \dots, w_{d5})$, which characterizes the significance of each requirement for the company. The probability distribution $P(W_i)$ can be determined based on historical data about the company's preferences or expert judgments. To demonstrate a numerical example of an adaptive navigator's model, let's assume that each of the courses listed above has a different level of significance depending on the requirements of each maritime company. We can assign each course a numerical weight from 0 to 1, where 1 means the most significant to the company.

8 maritime companies (K1-K8) and 12 training courses (C1-C12). Let's assume that the values of the course weights for companies look like this (random values from 0 to 1): K1: C1(0.9), C2(0.7), C3(0.6), C4(0.8), C5(0.4), C6(0.7), C7(0.5), C8(0.6), C9(0.9), C10(0.8), C11(0.7), C12(0.6); K2: C1(0.6), C2(0.8),

C3(0.4), C4(0.7), C5(0.9), C6(0.5), C7(0.7), C8(0.5), C9(0.6), C10(0.9), C11(0.8), C12(0.4); K3: C1(0.5), C2(0.6), C3(0.9), C4(0.4), C5(0.8), C6(0.7), C7(0.9), C8(0.8), C9(0.5), C10(0.6), C11(0.7), C12(0.9); K4: C1(0.8), C2(0.5), C3(0.7), C4(0.9), C5(0.6), C6(0.4), C7(0.8), C8(0.7), C9(0.9), C10(0.5), C11(0.6), C12(0.7); K5: C1(0.7), C2(0.9), C3(0.5), C4(0.6), C5(0.8), C6(0.7), C7(0.6), C8(0.5), C9(0.4), C10(0.9), C11(0.8), C12(0.6); K6: C1(0.6), C2(0.7), C3(0.8), C4(0.5), C5(0.9), C6(0.6), C7(0.4), C8(0.7), C9(0.8), C10(0.6), C11(0.5), C12(0.9); K7: C1(0.9), C2(0.5), C3(0.6), C4(0.7), C5(0.8), C6(0.9), C7(0.4), C8(0.6), C9(0.5), C10(0.7), C11(0.8), C12(0.6); K8: C1(0.5), C2(0.8), C3(0.7), C4(0.6), C5(0.9), C6(0.4), C7(0.7), C8(0.9), C9(0.6), C10(0.5), C11(0.6), C12(0.8)

Let's rank courses by average weights: C5(0.76), C1(0.69), C2(0.69), C10(0.69), C11(0.69), C12(0.69), C3(0.65), C4(0.65), C8(0.65), C9(0.65), C7(0.63), C6(0.61)

Given the 2-year education limit, the navigator should choose the courses with the highest average weights. In this case, the navigator can choose, for example, the 4 most important courses if he can complete them in two years.

Thus, the future navigator should focus on courses C5, C1, C2 and C10, as they are the most significant for companies, based on our assumptions.

Let's designate the requirements of companies as the state of the system S . The probabilities of transitions between states can be represented by a matrix P of size $|S| \times |S|$, where the element P_{ij} determines the probability of transition from state i to state j .

The student of the maritime academy must determine his training strategy based on maximizing the expected reward when completing certain courses. The award will be determined by the totality of knowledge and skills required to meet the requirements of each maritime company.

To do this, a reinforcement learning algorithm such as Q -learning can be used to determine the optimal student training strategy. The Q -function will have the form

$Q(s, a)$, where s is the state of the system (requirements for the navigator), and a is the student's action (the choice of course to pass).

The Q -learning algorithm consists of the following steps:

Initialization of the Q -function with zero values: $Q(s, a) = 0$ for all s and a .

Observing the current state s and choosing an action according to the current strategy (e.g. ϵ -greedy strategy).

Performing action, a observing the received reward r and the next states'.

Q -function value update using the Bellman equation [2]:

$Q(s, a) = Q(s, a) + \alpha (r + \gamma \cdot \max_{a'} Q(s', a') - Q(s, a))$, where α is the learning rate and γ is the discount factor.

Transition to the next states' and repeating steps 2-4 until the algorithm converges. After education, the student's optimal strategy will be determined by the actions that maximize the value of the Q -function for each state. As a result, the student will be able to choose courses that best suit the static and dynamic requirements of maritime companies.

REFERENCES:

1. Osborne, Martin J. (2004). An introduction to game theory. Includes bibliographical references and index. ISBN-13: 978-0-19-512895-6.
2. Bellman, R. (1957). Dynamic Programming. Princeton University Press. ISBN-978-0691165570.

UDC: 004:378

DEVELOPMENT OF AN OPTIMAL CONTROL MODEL FOR KNOWLEDGE RESTORATION IN MARINE NAVIGATORS

Nosov P.S. - Candidate of Technical Sciences, Ph. D., Associate Professor,
Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Ponomaryova V.P. - Post-graduate student, Kherson State Maritime
Academy, Ukraine

Diahyleva O.S. - Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,
vice-rector of Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Ben A.P. - Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, vice-rector
of Kherson State Maritime Academy, Ukraine

In the dynamic and responsible profession of a marine navigator, the forgetting of skills and knowledge can pose a serious obstacle to ensuring safe navigation. The importance of maintaining a high level of qualification for navigators makes it relevant to develop effective methods for knowledge restoration and management of the learning process.

Thus, we are faced with the task of developing a mathematical model of optimal control for the navigator's knowledge recovery, which will consider the loss of qualification due to forgetting and the limited time available for learning.

Exponential decay is often used to model the loss of qualification due to forgetting. Suppose $x_i(t)$ is the proficiency index of the navigator in course i at time t . Let k_i be the forgetting coefficient for course i . Then, the formula for the loss of qualification due to forgetting for course i is as follows:

$$\frac{dx_i}{dt} = -k_i \cdot x_i(t), \text{ where } i = 1, 2, \dots, 12$$

This equation describes how the navigator's proficiency in course i decreases over time due to forgetting. The coefficient k_i determines the rate of qualification loss and may depend on the characteristics of a particular course, as well as the individual features of the navigator.

It is important to note that a navigator may require continuous training or repetition of courses to maintain their qualification at a certain level. This can be considered in the model by adding a term that represents the process of learning or repeating courses:

$$\frac{dx_i}{dt} = u_i(t) - k_i \cdot x_i(t), \text{ where } i = 1, 2, \dots, 12$$

Here, $u_i(t)$ is the effort that the navigator puts into learning or repeating course i at time t .

Suppose the navigator is executing a route on a vessel, and we know in advance (2-3 days) what knowledge needs to be restored to ensure safe navigation.

Suppose the development of a mathematical model for optimal control of a navigator's knowledge recovery is based on the need to possess the following knowledge:

1. The ability to continuously and attentively observe the surrounding environment, including the water surface, horizon, and airspace.
2. The ability to quickly notice and respond to changes in the surrounding environment and the movement of other vessels.
3. The ability to use radar, AIS (Automatic Identification System), GPS, and other navigation systems to determine the position, course, and speed of the vessel and other vessels.
4. The ability to interpret data from navigation instruments and use them for decision-making about vessel maneuvering.
5. The ability to identify and assess potential navigation hazards, such as meteorological conditions, currents, shoals, and underwater obstacles.

Let $x_i(t)$ be the proficiency index of the navigator in skill i at time t , where $i = 1, 2, \dots, 5$ corresponds to the skills listed above. The navigator wants to restore their knowledge to a certain level y_i for each skill i by the time T when they reach a critical point on the route.

We want to find the optimal control strategy $u_i(t)$ for each skill to maximize the navigator's proficiency in the most important skills by the time T , considering the time constraint for knowledge recovery and the loss of qualification due to forgetting.

Time constraints in the model of qualification loss due to forgetting:

$0 \leq t \leq T$, where T is the time to the critical point on the route (2-3 days)

Control constraints:

$0 \leq u_i(t) \leq U_{\max}$, where U_{\max} is the maximum effort a navigator can invest in recovering a skill per unit of time.

Objective function:

$$J(u) = \sum \left[(y_i - x_i(T))^2 \right]$$

The task is to find the optimal control strategy $u_i(t)$ for each skill to minimize the cost function $J(u)$ and achieve the proficiency level y_i for each skill by the time T .

To solve this optimal control problem, dynamic programming methods such as the Bellman method [1], or the variational calculus method (Euler-Lagrange method) can be used [2].

As a result, the navigator will obtain an optimal control strategy for each skill, allowing them to recover their knowledge and ensure safe navigation at the critical point of the route.

To solve the optimal control problem using the Euler-Lagrange method, start by composing the Lagrangian L for our system:

$$L(x_i, u_i, t) = (y_i - x_i(t))^2 + \lambda_i(t)(u_i(t) - k_i \cdot x_i(t))$$

Here, $\lambda_i(t)$ are the Lagrange multipliers corresponding to the system dynamics equations. We need to find the extremum of the action functional:

$$S = \int L(x_i, u_i, t) dt$$

For each skill i , apply the Euler-Lagrange equations:

$$\frac{\partial L}{\partial x_i} - \frac{d}{dt} \left(\frac{\partial L}{\partial \left(\frac{dx_i}{dt} \right)} \right) = 0$$

Substitute the Lagrangian L into the Euler-Lagrange equation:

$$\frac{\partial}{\partial x_i} \left((y_i - x_i(t))^2 \right) - \frac{d}{dt} \left(\frac{\partial}{\partial \left(\frac{dx_i}{dt} \right)} \left(\lambda_i(t) (u_i(t) - k_i \cdot x_i(t)) \right) \right) = 0$$

Differentiate with respect to x_i and $\frac{dx_i}{dt}$:

$$-2(y_i - x_i(t)) + \frac{d}{dt} (\lambda_i(t) \cdot (-k_i)) = 0$$

Now, take the derivative of the Lagrange multipliers $\lambda_i(t)$ with respect to time and solve for $u_i(t)$:

$$u_i(t) = \frac{1}{k_i} \left(\frac{d\lambda_i(t)}{dt} + 2(y_i - x_i(t)) \right)$$

Now we have the optimal control $u_i(t)$ for each skill i . We are left to solve the system dynamics equation with the found controls:

$$\frac{dx_i}{dt} = u_i(t) - k_i \cdot x_i(t)$$

Integrating this equation, we will obtain trajectories $x_i(t)$ for each skill. Initial conditions $x_i(0)$ and boundary conditions should be set to obtain a complete solution.

Based on this model and having pre-known requirements for the navigator's skills at a certain point of the route, the task of developing a mathematical model of optimal control for the recovery of the navigator's knowledge was completed. This model will maximize the navigator's proficiency in the most important skills, ensuring safe navigation and optimizing the time for knowledge recovery.

REFERENCES:

1. Bertsekas D. Dynamic Programming and Optimal Control (2005). Two-Volume, ISBN 1-886529-08-6, 840 p.
2. Herbert Goldstein, Charles P. Poole, John L. Safko (2001). Classical Mechanics (3rd Edition). 625 p.

УДК: 378.096

СУЧАСНИЙ СТАН І ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ ПІДГОТОВКИ КАДРІВ У ВУЗАХ МОРСЬКОГО ТА РІЧКОВОГО ПРОФІЛЮ В УМОВАХ СТАНОВЛЕННЯ ІННОВАЦІЙНОЇ ЕКОНОМІКИ

Палагін О.М. – кандидат технічних наук, доцент кафедри суднових енергетичних установок і систем Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

В даний час (за даними сайту osvita.ua) - підготовку фахівців з вищою освітою для транспортного комплексу України здійснюється на базі 20 галузевих вузів, що знаходяться у віданні міністерства освіти України

для залізничного транспорту 8 вузів, для повітряного транспорту - 14 вузів та для морського та річкового транспорту - 8 вузів.

Найважливішою частиною системи галузевої підготовки кадрів вищої кваліфікації для вітчизняного та світового транспортно-дорожнього комплексу є вищі спеціальні навчальні заклади морського та річкового профілів, які здійснюють підготовку фахівців. У вузах, що готують фахівців для водного транспорту України, ведеться підготовка більш ніж за 20 напрямками та спеціальностями,

Аналіз деяких аспектів системи підготовки кадрів вищої кваліфікації для морського та річкового транспорту України дозволяє зробити такі висновки.

1. Розглянутий сектор вищої професійної освіти (фахівців для морського та річкового флоту) з погляду стратегічних державних інтересів та географічних особливостей відповідних регіонів можна вважати досить розвиненим як з позицій чисельності потенційних фахівців, так і з позицій розміщення самостійних вузів та їх філій на території країни .

2. Основна частина здобувачів освіти у зазначеному секторі вищої професійної освіти навчається у вузах морського профілю підготовки спеціалістів. На наш погляд, деяка перевага останніх досягається за рахунок значного прийому абітурієнтів (переважно «платників») на спеціальності, які належать до основних («системотворчих», т.зв. «плавальних» спеціальностей).

4. Одними з перспективних напрямів подальшого розвитку ВПО у галузевій системі підготовки кадрів, а також взаємодії ВНЗ з бізнесом на даний час, мають стати нові інструменти, форми та механізми їх взаємодії – цільова контрактна підготовка. Особливу роль у вирішенні питань ефективного розвитку галузевої вищої професійної освіти, мають відіграти різні організаційні форми взаємодії громадських об'єднань громадян, органів влади та бізнес-спільноти.

5. Найважливішим якісно-змістовним напрямом розвитку вузів, які забезпечують підготовку кадрів для морського та річкового флоту в умовах становлення економіки знань та інноваційної економіки, має стати формування інноваційної моделі розвитку університету. Це, очевидно, потребує глибокої інтеграції наукової, освітньої та інноваційної діяльності, розробки та впровадження механізмів, що підвищують реальну конкурентоспроможність вишу за рахунок підвищення якості всіх видів діяльності. Інновації у науково-технічній та освітній сферах діяльності ВНЗ дозволяють залучити різні види ресурсів для його розвитку. Головне завдання інноваційного університету сьогодні - це, якісна підготовка інноваційно-орієнтованих фахівців у

пріоритетних галузях науки, техніки та технологій на основі єдиного процесу здобуття, поширення та застосування нових знань. Така підготовка фахівців для інноваційної економіки вимагає, у свою чергу, формування інноваційного середовища ВНЗ, а також відповідної кваліфікації та інноваційної культури всіх керівників, викладачів та співробітників університету.

Відмінною рисою інноваційного університету є інтеграція з науковими організаціями, профільними для цього університету. Процес інтеграції досягається за рахунок добровільного об'єднання кадрових, інтелектуальних, матеріально-технічних, інформаційних та адміністративних ресурсів на основі асоціативного або договірної об'єднання партнерів (вузів, М О України, профільних наукових інститутів, інноваційно-орієнтованих малих підприємств). Інноваційний комплекс, що створюється в цьому випадку, повинен будуватися як відкрита багатокладна за формами і різноманітна за організаційними структурами та інтеграцією система з нормативно розподіленими правами та обов'язками та гнучкими колегіальними інструментами управління з адекватними ним організаційно-економічними та фінансовими механізмами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Інноваційний розвиток підприємства О. Б. Ватченко, Б. С. Ватченко, О. Л. Черевко . Дніпро Акцент ПП 2017 . 404 с.
2. Інноваційні дослідницькі університети як чинник модернізації освітньо-наукової сфери та розбудови суспільства знань. Аналітична записка.
3. Про внутрішнє та зовнішнє становище України в 2019 році : Щорічне Послання Президента України до Верховної Ради України. – К. : НІСД, 2019. – С. 169

4. Research Universities and the Future of America: Ten Breakthrough Actions Vital to Our Nation's Prosperity and Security. – Washington, D. C.: The National Academies Press, 2012. – P. 4.
5. Research Universities and the Future of America: Ten Breakthrough Actions Vital to Our Nation's Prosperity and Security. – Washington, D. C.: The National Academies Press, 2012. – P. 4.

УДК: 621.431

АНАЛІЗ ВПЛИВУ НИЗЬКОСІРЧАНОГО ПАЛИВА НА СИСТЕМУ ЛУБРИКАЦІЇ СДВЗ ТА ПРЕВЕНТИВНІ ЗАХОДИ ЗІ ЗМЕНШЕННЯ ЗНОСУ ДЕТАЛЕЙ ЦПГ

Разінкін Р.О. – старший викладач кафедри Інженерних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна.

Сірка, яка міститься в паливі може під час горіння призвести до утворення сірчаної кислоти в двигуні. Сірчана кислота є високо корозійною речовиною і має бути нейтралізована, щоб запобігти ушкодженню компонентів двигуна. Ступінь корозійного впливу залежить також від експлуатаційних та конструктивних параметрів крейцкопфного дизеля.

Мастильні властивості забезпечують необхідне механічне змащення. Крім того, мастило містить присадки на основі лугів, які нейтралізують утворену кислоту. Присадки складаються в основному з карбонату кальцію (вапняк - CaCO_3). Після взаємодії з кислотою утворюється сульфат кальцію (гіпс - CaSO_4).

Присадка, що не прореагувала (CaCO_3), може утворювати дуже тверді відкладення. У двотактному дизельному крейцкопфному двигуні ці відкладення можуть утворюватися на циліндро-поршневій групі. Це може призвести до

порушення мастильної плівки на дзеркалі втулки, внаслідок чого можуть виникнути подряпини або раптовий сильний знос.

Хоча нейтралізація важлива, деякі розробники двигунів вважають, що певний ступінь корозії не зовсім критичний для двигуна. Обмежений ступінь корозії утримує металеву структуру поверхні втулки циліндра відкритою, що утворює кращу адгезію мастила до поверхні, забезпечуючи хорошу масляну плівку.

З цих причин важливо підтримувати правильний баланс між лужною основою, що міститься у циліндровому мастилі та рівнем сірки в паливі, щоб уникнути надмірного відкладення та тримати металеву поверхню втулки циліндра відкритою. Різні конструктори двотактних двигунів мають різні рекомендації щодо того, як правильно балансувати характеристики циліндрового масла та рівень сірки в паливі.

Чотиритактний тронковий двигун менш чутливий до утворення відкладень, тому що мастило для чотиритактних двигунів містить менше лужної основи, ніж мастило для двотактних крейцкопфних двигунів.

Сучасні конструктори двигунів, зокрема Wärtsilä та MAN Diesel почали помічати деякі проблеми з двигунами, які працюють на ULSFO (Ultra Low Sulphur Fuel Oil) і стандартних циліндрових маслах 70 BN. Зокрема, доволі часто високий рівень BN призводить до полірування дзеркала втулки.



Рис. 1 (а). Відкладення CaCO_3 на верхній частині поршня.

Рис. 1 (b): Полірування втулки.

Передбачуваний механізм інцидентів був наступним у кожному окремому випадку:

а. Луги, що не прореагували (BN), утворили тверді відкладення на днищі поршня та в області кільцевих канавок.

б. Вся кислота, що утворилася при горінні, нейтралізувалася за рахунок надлишку лугів у циліндровому маслі. Рівень кислотності був занадто низьким, щоб тримати відкритою графітову структуру втулки для утворення правильної масляної плівки.

Окремо випадки а і б можуть призвести до підвищеного зносу, але поєднання зриву масляної плівки та тверді відкладення на поршні у важких випадках можуть призвести до задирів. Виходячи з вищесказаного, важливо зменшити або уповільнити процес відкладення на поршні. Це може бути здійснено за рахунок зменшення кількості невикористаних присадок BN в маслі для циліндрів або шляхом постійного видалення відкладень у верхній частині поршня.

Одним із рішень, розроблених конструкторами двигунів, було впровадження антиполірувального чи поршневого очисного кільця. Ця інновація в цілому мала успіх у видалення твердих відкладень і запобігання полірування.

Через проблеми, які виникли, компанії, що займаються виробництвом мастильних матеріалів, також почали виготовлювати циліндрові мастила з низьким вмістом BN для зменшення кількості невикористаних присадок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. CIMAC FUEL WORKING GROUP. Bulletin. Use of Low Sulphur Diesel Fuels in Coastal Waters.
2. IMO MARPOL ANNEX VI
3. EU Directive 2005/33/EC
4. GREGORY, D M. “Expectations and Uneasiness of Low Sulphur Fuel”. Japan Internal Combustion Engine Federation Symposium, Tokyo, Japan. 8th March 2005
5. GREGORY D M & TRIVETT A. “Using Seawater for scrubbing SOX and PM from the exhaust of a marine heavy-fuel engine”. Motorship Conference. 2002
6. HIRST, D.R. Emissions reductions Trading for Shipping? www.seaat.org/unemit. 2002
7. BERNASCONI, C. et al. “Lubricity Properties of Diesel Fuels and Their Improvements by Using Lubricity Additives”. IASH 2000, the 7 th International Conference on Stability and Handling of Liquid Fuels . Graz, Áustria. 2000.
8. HADLEY, J.W. and MILLS, B. “The Influence of Composition on the Lubricity of Diesel Fuels. Fourth International Symposium on the Performance Evaluation of Automotive Fuels and Lubricants”. Birmingham, United Kingdom. 1993.
9. MITCHELL, K. “Diesel Fuel Lubricity – Base Fuel Effects”. SAE SP 1628 . Flórida, Miami, 2001.

УДК 656.6.108

ДЕЯКІ ВАЖЛИВІ РЕЗОЛЮЦІЇ МОРСЬКОГО КОМІТЕТА З БЕЗПЕКИ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ (ІМО)

Рижков Ю. В.- старший викладач Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Морський Комітет з Безпеки (MSC) має справу зі всіма питаннями які мають відношення до морської безпеки, що належать до компетенції ІМО, покриваючи як пасажирські судна, так і всі види вантажних суден. Це включає оновлення Угод SOLAS і мають відношення до кодів, як відносяться до небезпечних вантажів і рятувальних побутових приладів.

MSC також має справу з людськими проблемами, у тому числі поправки до Угоди STCW до навчання і видачі свідоцтва моряка. MSC має широкий діапазон проблем на його поточному порядку денному, у тому числі засновані на таких напрямках як: удосконаленні стандарти, автономні судна, піратство і озброєне пограбування суден, кібербезпека, е-навігація і модернізація Глобального Морського Зв'язку у разі Лиха та забезпечення Безпеки (GMDSS). Морський Комітет з Безпеки (MSC 105) зустрівся 20-29 квітня 2022.

Список резолюцій MSC 105

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.495(105) – АКЦІЇ, ЩОБ ПОЛЕГШИТИ ТЕРМІНОВУ ЕВАКУАЦІЮ МОРЯКІВ В ЗОНІ ВІЙНИ В АКВАТОРІЇ ЧОРНОГО І АЗОВСЬКОГО МОРІВ В РЕЗУЛЬТАТІ АГРЕСІЇ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ПРОТИ УКРАЇНИ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.496(105) – ПОПРАВКИ ДО МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ SOLAS-74. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.497(105) – ПОПРАВКИ ДО ПРОТОКОЛУ 1988, ЯКІ МАЮТЬ ВІДНОШЕННЯ ДО МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ SOLAS-74. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.498(105) – ПОПРАВКИ ДО МІЖНАРОДНОГО КОДЕКСУ БЕЗПЕКИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО СУДНА 1994 (КОДЕКС HSC 1994). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.499(105) – ПОПРАВКИ ДО МІЖНАРОДНОГО КОДЕКСУ БЕЗПЕКИ ВИСОКОШВИДКІСНОГО СУДНА 2000 (КОДЕКС HSC 2000)

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.500(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДЕКСУ МІЖНАРОДНИХ МОРСЬКИХ ТВЕРДИХ НАВАЛЬНИХ ВАНТАЖІВ (IMSBC). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.501(105) – ПОПРАВКИ ДО МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО КОДУ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ (IMDG). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.502(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДЕКСУ БЕЗПЕКИ СУДЕН СПЕЦІАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ 1983 РОКУ (КОДЕКС SPS 1983). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.503(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДУ БЕЗПЕКИ ДЛЯ СПЕЦІАЛІЗОВАНИХ СУДЕН , 2008 (2008 НАДЗВУКОВОЇ КОДИ). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.504(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДУ ДЛЯ КОНСТРУКЦІЇ І УСТАТКУВАННЯ ОФШОРНИХ БУРОВИХ ОДИНИЦЬ, 1979 (1979 КОД MODU). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.505(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДУ ДЛЯ КОНСТРУКЦІЇ І УСТАТКУВАННЯ ОФШОРНИХ ОДИНИЦЬ, 1989 (1989 КОД MODU). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.506(105) – ПОПРАВКИ ДО КОДУ ДЛЯ КОНСТРУКЦІЇ І УСТАТКУВАННЯ ОФШОРНИХ БУРОВИХ ОДИНИЦЬ, 2009 (2009 КОД MODU). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.507(105) – ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНДАРТУ СИСТЕМИ ДЛЯ ОБНАРОДУВАННЯ І КООРДИНАЦІЇ ІНФОРМАЦІЇ ПО БЕЗПЕЦІ НА МОРІ, ВИКОРИСТОВУЮЧИ ВИСОКОЧАСТОТНИЙ СТРИЧКОВИЙ БУКВОДРУКУВАЛЬНИЙ ПРИСТРІЙ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.508(105) – ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНДАРТУ ДЛЯ ПРИЙОМУ ІНФОРМАЦІЇ ПО БЕЗПЕЦІ НА МОРІ І ІНФОРМАЦІЇ ПО ПОШУКУ І РЯТУВАННІ, ЗВ'ЯЗАНИХ З ВИКОРИСТАННЯМ СЕРЕДНІХ ЧАСТОТ (NAVTEX) І HF. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ HF MSC.509(105) – ПОСТАЧАННЯ ПОСЛУГ RADIO ДЛЯ ГЛОБАЛЬНОГО МОРСЬКОГО ЗВ'ЯЗКУ У РАЗІ ЛИХА ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ (GMDSS). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.510(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ РЯТУВАЛЬНИХ РАДІОЛОКАЦІЙНИХ ПРИЙОМОВІДПОВІДАЧІВ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.511(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ СУДНОВИХ УСТАНОВОК VHF, ЗДІБНИХ ДО КОМУНІКАЦІЇ ГОЛОСОМ І ЦИФРОВОГО ДОБОРЧОГО ВИКЛИКУ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.512(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ СУДНОВИХ УСТАНОВОК СЕРЕДНЬОЇ ЧАСТОТИ, ЗДІБНИХ ДО КОМУНІКАЦІЇ ГОЛОСОМ, ЦИФРОВОГО ВИБОРЧОГО ВИКЛИКУ, ПРИЙОМУ ІНФОРМАЦІЇ ПО БЕЗПЕЦІ НА МОРІ І ІНФОРМАЦІЇ ПО ПОШУКУ І РЯТУВАННІ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.513(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ СУДНОВИХ ЗЕМНИХ СТАНЦІЙ INMARSAT-C, ЗДІБНИХ ДО ПЕРЕДАЧІ І ОТРИМАННЯ ІНФОРМАЦІЇ МЕТОДОМ БУКВОДРУКУВАННЯ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.514(105) – ДИРЕКТИВИ ДЛЯ АНУЛЮВАННЯ ПОМИЛКОВОГО СИГНАЛУ ПРО ЛИХО. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.515(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ ПОРТАТИВНОЇ МОБІЛЬНОЇ ДВОСТОРОННЬОЇ РАДІОТЕЛЕФОННОЇ АПАРАТУРИ ЖИТТЄЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В ДІАПАЗОНІ VHF. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.516(105) – ПОПРАВКИ ДО СТАНДАРТІВ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ УСТАТКУВАННЯ РАДІОКОМУНІКАЦІЇ (РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.80(70)). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.517(105) – СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ СУДНОВОЇ ІНТЕГРОВАНОЇ КОМУНІКАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ (ICS), ПРИ ВИКОРИСТАННІ В ГЛОБАЛЬНОМУ МОРСЬКОМУ ЗВ’ЯЗКУ У РАЗІ ЛИХА ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ (GMDSS). [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.518(105) – ТИПОВІ ПРАВИЛА БЕЗПЕКИ ВНУТРІШНІХ ПОРОМІВ. [1]

РЕЗОЛЮЦІЯ MSC.188(79)/REV.1 – ПЕРЕГЛЯНУВ СТАНДАРТИ ХАРАКТЕРИСТИК ДЛЯ СУДНОВИХ ДЕТЕКТОРІВ РІВНЯ ВОДИ ЗГІДНО ПРАВИЛ SOLAS -1/25, 1/25-1 І XII/12. [1]

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. International Maritime Organization: <https://www.imo.org/en/>

УДК: 378.046-

ЦИФРОВІ ТЕХНОЛОГІЇ В КЛАСІ (CLASSROOM), СИСТЕМА ЦИФРОВОЇ ОБРОБКИ ДО АКТИВНОГО СУЧАСНОГО НАВЧАННЯ У НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДАХ.

Слюсаренко А. І. -старший викладач кафедри навігації та управління судном Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

В останні роки під цифровими технологіями в класі (DTC - digital technology in the classroom) можна розуміти такі системи цифрової обробки, які заохочують учнів до активного навчання, формування своїх знань, робити запити та дослідження з боку учнів. Цифрові технології в класі дозволяють учням дистанційне спілкування з викладачами, також обмін даними між викладачами або учнями в різних класах між собою. Таку можливість надає розширення сучасних технологій, що надає їм цифровий розвиток, починаючи з

простих систем доставки необхідної інформації, а також уточнюють їх значення їх доступність та першочергове вивчення у класах, відносячи їх до ширшого використання у школах, навчальних центрах та вищих навчальних закладах. Інтерактивні дошки (IWB - Interactive Whiteboards) дозволяють відображати будь яке зображення таблиць, тексту, завдань з комп'ютера через цифровий проектор на великій дошці, зазвичай вона знаходиться на стіні. Користувачі можуть взаємодіяти з вмістом на дошці за допомогою пальців або стилуса.

- Також використовуються програмні додатки, це такі додатки які призначені для роботи на мобільних пристроях, таких як смартфони та планшетні комп'ютери.

- Web 2.0 відноситься до другого покоління Всесвітньої павутини (World Wide Web). Web 2.0 містить функції, які раніше були недоступні такі функції – подкасти (podcasts), блоги (blogs), вікі (wikis), RSS (Rich Site Summary), які використовуються для оновлення веб-вмісту (web content), який постійно змінюється, соціальні мережі (social networking) та теги. Web 2.0 дає змогу віртуально миттєво переглядати створений користувачами контент мільйонам людей у всьому Світі.

Інформаційно-комунікаційні технології - ІКТ (ICTs - Information and communication technologies) проникли в усі сфери сучасного життя. Цифрова грамотність стала набагато більшою, ніж уміння працювати за комп'ютером і це так само, як традиційна грамотність і математика. Цифрова грамотність включає набір базових навичок, які включають використання та створення цифрових медіа, їх обробку та пошук інформації, а також участь у соціальних мережах для постійного створення та обміну знаннями з широким спектром професійних комп'ютерних навичок. Цифрова грамотність покращує можливості до працевлаштування, оскільки ці навички необхідні до робітника і ці навички вимагають багато роботодавців, коли вони вперше оцінюють заявку на роботу. Цифрова грамотність працює як каталізатор і дає змогу набути

інших важливих життєвих навичок. Відповідно до робочого визначення, узгодженого на зустрічі експертів ЮНЕСКО в червні 2003 року в Парижі, «грамотність — це здатність ідентифікувати, розуміти, інтерпретувати, створювати, спілкуватися, обчислювати та використовувати друковані та письмові матеріали, пов'язані з різними контекстами. Грамотність передбачає безперервне навчання, яке дозволяє людям досягати своїх цілей, розвивати свої знання та потенціал, а також повною мірою брати участь у житті своєї громади та суспільства в цілому».

Цифрова грамотність є загальною концепцією для важливих кластерів навичок. ІКТ - грамотність стосується до набору навичок користувача, які дозволяють йому активну участь у суспільстві, де послуги та культурні пропозиції підтримуються і поширюються в Інтернеті. Цифрова технологічна грамотність передбачає розуміння цифрових технологій і включає в себе як користувацькі, так і технічні обчислювальні навички користувачами. Інформаційна грамотність нашого суспільства зосереджується з ключових аспектів таких знань як здатність знаходити, ідентифікувати, отримувати, обробляти та оптимально використовувати отриману цифрову інформацію. Використовуючи термін цифрова грамотність ми зберігає тісний зв'язок з іншими базові навички грамотності, які є невід'ємними частинами освіти. Програма ЮНЕСКО «Інформація для всіх» (IFAP - Information for All Programme) визнає значні зусилля, які вкладені багатьма міжнародними організаціями у вимірювання «інформаційного суспільства», визначаючи цифрову грамотність суспільства і як необхідна життєва майстерність.

ЮНЕСКО визначає індикатори для розвитку для суспільства знань та об'єднує їх із більш усталеними системами етапів для інших важливих сфер навичок. У травні 2007 року Рада з питань освіти прийняла висновки щодо узгодженої системи з 16 основних показників для моніторингу прогресу в досягненні Лісабонських цілей, які стосуються у сфері освіти та навчання. Багато з них мають пряме відношення до цифрової грамотності до навичок по

ІКТ, до громадянських навичок, навички навчання і постійна спроможність в участі дорослих у своєму навчанні впродовж життя. Високі значення в досягненні цих цільових областях, це безумовно вимагають постійний розвиток у цифрової компетентності. Інші показники також можуть включати навички ІКТ, а така можливість як міжнаціональна мобільність студентів у вищих навчальних закладах стає можливою завдяки курсам змішаного навчання, вона повинна надавати і включати подорож студентів і які постійно залишаються на зв'язку з навчальним процесом своїх студентів-однолітків у навчальних закладах. Постійний професійний розвиток викладачів і тренерів, це ще один ключовий показник і він досягається здебільшого за допомогою змішаних або цифрової інформації курсів навчання, під час яких набуваються нові методологічні навички, які потім застосовуються на робочому місці. Ці наведені приклади ілюструють важливість цифрової грамотності для досягнення цілей інформаційного суспільства. Цифрова грамотність це життєва необхідна навичка, оскільки вона повністю стосується всіх сфер сучасного існування. Так ось у семи з шістнадцяти показників грамотності цифрова грамотність відіграє центральну роль. У сучасному Світі комп'ютери замінюють працівників, яким потрібно було би виконувати рутинні фізичні та когнітивні завдання, але комп'ютерні технологічні розробки допомагають працівникам, які виконують нестандартні завдання і вирішують ці складні проблеми. Сучасні компанії та організації стикаються з реструктуризацією своєї роботи, це більш згуртовані організаційні структури, вони мають децентралізоване прийняття рішень, мають широкий обмін інформацією, а також гнучкі організації роботи між співробітниками та співпрацю в проектних групах. Компанії або організації, які застосовують такі зміни у своїх організаційних структурах і бізнес-проектах завжди потребують підвищення ролі ІКТ на робочому місці як для спілкування, обміну інформацією та моделювання бізнес-проектів. Тоді завжди рутинні когнітивні та ручні завдання в економіці зменшуються, а нерутинні аналітичні та інтерактивні завдання

зростають. Світова практика найму завжди вимагає від працівників, по-перше у здатності гнучкого реагування на виникнення складних проблем, ефективного спілкування, негайного керування інформацією, працювати в єдиною командою, по-друге використовувати сучасні технології та створювати і втілювати нових знань у робочій процес. Для цих здібностей до майбутніх працівників, байдуже у якій сфері виробництва вони працюватимуть, потрібно викладати починаючи зі школи і продовжуючи у вищих навчальних закладах, та оцінювати знання учнів з допомогою типових оцінок. Проблема, з якою сьогодні стикаються навчальна система, полягає у не достатнього повного впровадження цифрової технологічної грамотності на всіх рівнях освітніх програм. Но також потрібно звернути увагу на професійний розвиток викладачів. І на це потрібно звернути увагу і зробити зосередження на державному рівні у освіті, і завжди потрібно мати на меті надати огляд цифровим технологіям у політики країни, яку потрібно завжди розвивати і яка може використовуватись при плануванні та розвитку інтеграції ІКТ у навчальні програми, у комунікації та управління. Постійно потрібне впровадження цифрових технологій починаючи зі шкіл і закінчуючи вищими учбовими закладами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Digital literacy in education, URL; <https://gdc.unicef.org/resource/digital-literacy-education>
2. Digital technologies in the classroom, URL; <https://www.cambridgeinternational.org/Images/271191-digital-technologies-in-the-classroom.pdf>
3. Web 3.0 Explained, Plus the History of Web 1.0 and 2.0, URL; <https://www.investopedia.com/web-20-web-30>

УДК 656.61.052

ВИКОРИСТАННЯ ПОГОДНОГО МОДУЛЯ СИСТЕМИ NAVI-PLANNER У ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ СУДНОВОДІЇВ

Сошніков С.Г. – старший викладач кафедри навігації і управління
судном Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»

Безпека є основною якістю, необхідною для всіх видів транспорту. Особливого значення вона набуває у морському судноплаванні. Значні розміри морських суден, зростання швидкостей руху, збільшення інтенсивності руху на морських шляхах, плавання суден у складних метеорологічних умовах та інші причини роблять проблему безпеки мореплавання найбільш пріоритетною та актуальною в оцінці сучасного стану та розвитку морського судноплавання.

Найбільш тяжкими порушеннями безпеки вважаються випадки, коли аварії призводять до морських катастроф – до загибелі суден. Слід пам'ятати, що, якими б не були їх першопричини: зіткнення суден, посадка на мілину, порушення герметичності корпусу, наслідки ударів об лід або плаваючий предмет та ін., кінцевою причиною загибелі судна є порушення однієї чи кількох морехідних якостей, які стосуються теорії судна. Це або втрата плавучості, або втрата стійкості чи аварійної стійкості та непотоплюваності.

Погода є одним з найважливіших чинників, які впливають на безпечну експлуатацію судна. Сучасні морські судна можуть переміщатися в складних погодних умовах, однак вітер і хвилі, інтенсивні зустрічні течії і ряд інших гідрометеорологічних факторів впливають на швидкість і шлях суден і, відповідно, на ефективність судноплавання: збільшується тривалість переходу, збільшується можливість пошкодження палуби і трясіння вантажів,

погіршуються умови роботи і відпочинку екіпажу, знижується комфорт для пасажирів.

У 2021 році у всьому світі було зареєстровано 54 повні загибелі морських суден, екстремальні погодні умови стали причиною загибелі 13 суден (24%). Тому, своєчасний облік погодних умов підвищує не тільки безпеку судноплавства, але і ефективність економічних показників роботи флоту.

Невід'ємною частиною безпечного судноплавства є організація виробництва гідрометеорологічних спостережень на судах. Ці спостереження використовуються для оперативного обліку впливу гідрометеорологічних факторів на судноплавство, а також для передачі даних з суден до гідрометеорологічних центрів, де вони обробляються і аналізуються для проведення прогнозів погоди в морі.

Всесвітня метеорологічна організація (ВМО) збирає дані з понад 15 супутників, 100 заякорених буїв, 600 буїв, що дрейфують, 3000 літаків, 7300 кораблів і приблизно 10 000 наземних станцій спостереження.

Правильне та своєчасне використання прогнозів погоди, штормових попереджень, факсимільних карт погоди, а також рекомендації щодо вибору найбільш вигідних навігаційних маршрутів з урахуванням гідрометеорологічних умов є запорука безпечного судноплавства.

Рисунок 1. Робоча панель погодного модуля системи Navi-Planner 4000.

Погодний модуль системи Navi-Planner допомагає судноводіям у прийнятті оптимального рішення щодо планування маршруту з урахуванням погодних умов. Цей модуль є незамінною навчальною програмою курсантів-судноводіїв при відпрацюванні завдань безпечного планування маршруту переходу з урахуванням гідрометеорологічних факторів.

За допомогою модуля погоди системи оптимізації роботи судна (SPOS) курсанти можуть отримати доступ до прогнозів погоди, що надходять від

метеорологічного бюро Meteo Consult, що надає повний набір точних відомостей про погоду в регіонах Світового океану і прибережних водах.

Погодні дані включають тиск, прогнози вітру і хвиль, прогнози тропічних циклонів, температур, атмосферних опадів, кордонів льоду і багато інших. Модуль SPOS надає можливість коригування маршруту відповідно до характеристик судна. Таким чином, курсанти можуть розрахувати оптимальний для свого судна з точки зору безпеки та ефективності маршрут.

Встановлення навчальної програми Navi-Planner та навчання на ній курсантів дозволить підвищити якість підготовки майбутніх офіцерів флоту до безпечної роботи в морі в будь-яких погодних умовах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ :

Navi-Planner 4000. URL: <https://www.transas.com.ua/services/navigation/Navi-Planner>

Transas Navi-Salor 5000 ECDIS Simulator. URL: <https://tcsavant.com/transas-navi-sailor-5000-ecdis-simulator> Wärtsilä Navi-Planner lifts voyage planning and optimisation to unprecedented levels. URL: <https://www.wartsila.com/media/news/04-06-2019-wartsila-navi-planner-lifts-voyage-planning-and-optimisation-to-unprecedented-levels-2463084>

УДК 656.6-042.5/.8:502/504

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ОЦІНКИ ЕНЕРГОЕФЕКТИВНОСТІ СУДЕН В УМОВАХ ЕНЕРГЕТИЧНОГО ПЕРЕХОДУ НА ВНУТРІШНЬОМУ ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Тарасенко Т. В. – кандидат технічних наук, доцент, завідувача кафедри інженерних дисциплін Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Процеси формування загальноєвропейських тенденцій покращення екологічності, енергоефективності та привабливості внутрішнього водного транспорту (ВВТ) зосереджені на зменшенні викидів забруднюючих речовин, енергетичній ефективності та збільшенні використання ВВТ в транспортній системі. Основні пріоритети включають:

1. Зменшення викидів забруднюючих речовин: в рамках реалізації цього пріоритету здійснюється розробка та впровадження технологій, що зменшують викиди вуглеводнів та інших забруднюючих речовин у повітря та воду.
2. Енергетична ефективність: внутрішній водний транспорт є одним з найбільш енергоефективних видів транспорту, що забезпечує зниження споживання енергії та відповідно зменшення викидів в атмосферу.

Збільшення використання ВВТ в транспортній системі: розвиток ВВТ може забезпечити зменшення використання дорожнього транспорту, що сприятиме зниженню викидів забруднюючих речовин у повітря та зменшенню заторів на дорогах.

Перехід до стійкого розвитку та зменшення впливу на довкілля є однією з найбільш важливих тенденцій в європейському внутрішньому водному транспорті. Це вимагає впровадження нових технологій та інфраструктури, які дозволяють ефективно використовувати енергію та зменшувати викиди забруднюючих речовин в атмосферу та воду.

Один з ключових інструментів для досягнення цих цілей – це розвиток екологічної інфраструктури на внутрішніх водних шляхах. Це охоплює впровадження нових технологій для зменшення енергоспоживання та викидів забруднюючих речовин, а також розвиток сучасних систем управління та моніторингу.

Європейська комісія, Рада Європи та інші міжнародні організації підтримують такі ініціативи, як "Німецько-українська ініціатива з внутрішнього водного транспорту", яка спрямована на підвищення ефективності та стійкості ВВТ в Європі.

Крім того, європейські країни активно працюють над впровадженням нових технологій, таких як гібридні двигуни та сонячні енергетичні системи, для зменшення впливу ВВТ на довкілля.

Так, для досягнення кліматичної нейтральності ВВТ до 2050 року необхідні комплексні заходи, які включають різноманітні дії в різних напрямках. Наприклад, розробка та перегляд нормативної бази для ринку і ВВТ, яка сприятиме розвитку екологічної інфраструктури, енергоефективних технологій та зменшенню викидів парникових газів та інших шкідливих речовин. Також важливим є модернізація флоту і впровадження нових технологій, які дозволять зменшити витрати палива та забезпечити більш ефективну експлуатацію ВВТ. Додатково, впровадження цифрових технологій до управління рухом флоту допоможе забезпечити більш точне та ефективне планування маршрутів, що також зменшить викиди в атмосферу. Не менш важливим є підготовка кваліфікованих фахівців для роботи в галузі ВВТ, які зможуть впроваджувати нові технології та працювати з новою обладнанням.

На рівні Європейського Союзу (ЄС) виконані та продовжуються роботи зі створення основних нормативних і інформаційних робочих документів для постановки і розв'язання поставлених задач (План дій Європейської Комісії *NAIADES III*, COM (2021) 324 *final*, Директиви (ЄС) 2016/2397, 2017/1629, Стандарт *ES-TRIN* (2021), матеріали робочих груп *CESNI*, Регламент (ЄС) 2016/1628, підсумки проекту *GRENDEL* (2018-2020 рр.), матеріали проекту *PLATINA 3*, дорожня карта Центральної комісії з судноплавства на Рейні (ЦКСП) зі зменшення викидів внутрішнього судноплавства [2]).

Під час впровадження нових нормативних вимог до ВВТ необхідно враховувати специфіку кожного водного шляху та потреби його користувачів.

Існує ризик того, що однакові норми можуть призвести до ускладнення умов роботи дунайських судновласників, що може призвести до їх втрати конкурентних переваг. Тому необхідно забезпечити врахування особливостей дунайського судноплавства при формуванні нормативної бази та розробці стратегії щодо підвищення екологічної стійкості та енергоефективності ВВТ.

Для внутрішнього судноплавства основними задачами при реалізації підходу до «енергетичного переходу» (фактично – переходу на такі види пального, які є альтернативними паливам викопного походження) є розробка та впровадження у певні строки конкретних організаційних, технічних та соціальних заходів, які передбачають перехід судноплавства до нульового рівню шкідливих викидів судових двигунів по визначених сценаріях, а саме:

- а) послідовне зменшення маси парникових газів, приведених до CO₂, в випускних газах двигунів в процесі руху суден,
- б) послідовне забезпечення виконання нормативних вимог зі скорочення (зменшення) рівню інших шкідливих викидів в випускних газах двигунів,
- в) підсумкове забезпечення переходу флоту на роботу з нульовими викидами парникових газів та інших шкідливих речовин.

З іншого боку існує думка бізнес-кіл учасників судноплавства стосовно збереження звичайного ведення справ, тобто «бізнес-як-зазвичай» (*business-as-usual*, *BAU*), при якому масштабні проекти модернізації та впровадження інноваційних технологій можливі виключно за рахунок зовнішньої фінансової підтримки у зв'язку з їх коштовністю та тривалою окупністю.

Така дуальність є підставою для активного пошуку підходів до експлуатації нині існуючого флоту з мінімальними фінансовими вкладеннями, але при цьому з максимально можливим результатом щодо покращення екологічності.

Крім того, у внутрішньому судноплавстві залишається невизначеним питання енергоефективності та її оцінки.

Комплекс обмежуючих факторів в оцінці енергоефективності суден внутрішнього плавання на прикладі суден-штовхачів великовантажних составів розглянуто у роботі [1]. Це особливий тип з'єднань одного самохідного та до 9 несамохідних суден, якій є характерним для дунайського судноплавства. Він відрізняється от тих, які працюють на інших ВВШ Європи, тим, що здійснює перевезення великої кількості вантажів на великі (до 2000 км) відстані одночасно. Визначення показника енергоефективності для штовхача має значення не тільки для контролю його екологічності, але й для оцінки ефективності використання палива та економічності.

Для такого комплексного призначення пропонується розглянути деяку трансформацію індексу енергоефективності ІМО з метою його застосування для суден внутрішнього плавання в умовах енергетичного переходу та досягнення кліматичної нейтральності для внутрішнього водного транспорту.

При обранні способів (технологій) управління енергоефективністю необхідно враховувати вплив навігаційних умов як визначне в умовах їх абсолютної нестабільності. Також мають бути врахованими вік судна та поточний технічний стан суднової енергетичної установки (СЕУ). Оперативним менеджментом з використанням локальних річкових інформаційних систем (РІС) у поєднанні з підтримкою технічного стану СЕУ можна досягти найбільшого підвищення енергоефективності суден внутрішнього плавання [3].

У внутрішньому судноплавстві питання застосування показників енергоефективності є досі не визначеним. При цьому доцільним вважається збереження застосування індексів енергоефективності:

- проектного для внутрішнього судноплавства $EEDI_{inland}$;
- експлуатаційного для внутрішнього судноплавства $EEOI_{inland}$,

але в трансформованому варіанті, з новим фізичним смислом (без приведення до CO_2).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Суворов П.С., Тарасенко Т.В., Залож В.И. Ограничительные факторы в оценке энергоэффективности судов-толкачей большегрузных составов во внутреннем плавании. Автоматизация судовых технических средств: научно-технический сборник – 2020. – Вып. 26. – Одесса: НУ "ОМА". – с. 94-109. DOI: [10.31653/1819-3293-2020-1-26-94-109](https://doi.org/10.31653/1819-3293-2020-1-26-94-109)
2. CCNR ROADMAP for reducing inland navigation emissions. *Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR)*. 2022. URL: https://www.ccr-zkr.org/files/documents/Roadmap/Roadmap_en.pdf (дата звернення: 04.04.2023).
3. Суворов, П. С. Оценка энергоэффективности для условий навигационных неопределенностей во внутреннем судоходстве [Текст] / П. С. Суворов, Т. В. Тарасенко, В. И. Залож // Автоматизация судовых технических средств: научн.-техн. сб. – Одесса: НУ «ОМА», 2019. – Вып. 25. – С. 90 - 100. URL: <http://ast.onma.edu.ua/wp-content/uploads/2019/12/astf-2019-1-25-90-100.pdf>

УДК 331.456

СТАНДАРТИ ЯКОСТІ: АСПЕКТИ АНАЛІЗУ СИСТЕМИ МЕНЕДЖМЕНТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОТОКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Тірон-Воробйова Н.Б. – кандидат технічних наук, доцент кафедри управління в транспортній галузі Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Система менеджменту якості транспортних потоків – це комплекс заходів, спрямованих на забезпечення ефективного та безпечного руху

транспортних засобів з метою задоволення потреб користувачів транспортних послуг та підвищення рівня якості транспортного обслуговування.

Основні елементи системи менеджменту якості транспортних потоків включають в себе:

- планування та організація транспортних потоків з урахуванням попиту на транспортні послуги та інфраструктури;
- контроль та моніторинг руху транспорту з використанням сучасних технологій, таких як сенсори, GPS, відеокамери та інші;
- взаємодія з користувачами транспортних послуг, зокрема забезпечення інформаційної підтримки та розвиток електронних сервісів;
- впровадження заходів з підвищення безпеки руху морських транспортних засобів;
- розробка та впровадження заходів з підвищення якості транспортного обслуговування, зокрема забезпечення комфортних умов для пасажирів та відповідного технічного стану транспортних засобів;
- аналіз ефективності системи та постійне вдосконалення її роботи з метою підвищення якості транспортного обслуговування та задоволення потреб користувачів.

Для аналізу системи менеджменту якості транспортних потоків морського та внутрішнього водного транспорту в процесі надання транспортних послуг необхідно розглянути декілька аспектів.

1. Стандарти якості: необхідно перевірити, чи використовує компанія стандарти якості для своєї діяльності. Ці стандарти повинні включати якісне обслуговування пасажирів та вантажів, безпеку на борту судна, дотримання правил та норм у сфері охорони довкілля, технічну безпеку суден.
2. Процес надання послуг: необхідно дослідити, як компанія забезпечує якість надання транспортних послуг. Це можна зробити, перевіривши, як компанія контролює якість обслуговування, якість вантажу, який

- перевозиться, як відбувається контроль за безпекою на борту судна, якість палива, яке використовується.
3. Організаційна структура: необхідно дослідити організаційну структуру компанії, яка надає транспортні послуги. Це охоплює, зокрема, структуру управління, функції та обов'язки керівництва та працівників компанії, а також контроль за процесом надання транспортних послуг.
 4. Залучення спеціалістів: необхідно перевірити, як компанія залучає спеціалістів до контролю якості надання транспортних послуг. Це може включати проведення навчань, семінарів, курсів з питань якості транспортних послуг та безпеки на борту судна.
 5. Контроль та відгук: необхідно дослідити, як компанія контролює якість, залишити відповідний відгук, зокрема, з надання транспортних послуг.

Аргументуючи перший з аспектів, надання транспортних послуг морського транспорту має велике значення для глобальної торгівлі та переміщення людей між країнами. Якість надання таких послуг може впливати на безпеку пасажирів та екологію морських вод, а також на ефективність та продуктивність морських перевезень.

Для забезпечення якості надання транспортних послуг морського транспорту необхідно дотримуватися ряду стандартів та вимог. Наприклад, міжнародна конвенція SOLAS (Міжнародна конвенція з безпеки життя на морі) встановлює стандарти для забезпечення безпеки пасажирів та екіпажу на морських суднах, а МАРПОЛ (Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню суден) встановлює вимоги щодо запобігання забрудненню морських вод від суден.

Додатково, компанії, що займаються морським транспортом, можуть використовувати системи управління якістю (СУЖ), такі як ISO 9001, для забезпечення стандартів якості та безпеки в своїх операціях. Такі системи дозволяють визначити потенційні ризики та вжити заходів для їх уникнення.

Також, важливою складовою якості надання транспортних послуг морського транспорту є якість обслуговування пасажирів та товарів. Компанії повинні забезпечувати своїх клієнтів високою якістю обслуговування, включаючи швидкість та точність доставки товарів та пасажирів, комунікацію з клієнтами та реагування на їхні запити.

Для запобігання забрудненню морського середовища в результаті надання транспортних послуг, існують різні стандарти якості, які можуть бути використані. Ось декілька з них:

Міжнародна організація морських перевезень (ІМО) встановлює стандарти для надання морських послуг. Наприклад, Міжнародна конвенція з запобігання забрудненню морського середовища від суден (MARPOL, зазначено вище) встановлює обмеження на викиди забруднюючих речовин від суден, а також вимоги до утилізації відходів.

Стандарти ISO (Міжнародна організація зі стандартизації) також містять норми щодо надання транспортних послуг, які допомагають запобігати забрудненню морського середовища. Наприклад, ISO 14001 є стандартом для систем управління довкіллям, який допомагає підприємствам зменшувати негативний вплив на довкілля.

В окремих країнах можуть бути свої національні стандарти щодо надання транспортних послуг, які містять вимоги до охорони навколишнього середовища. Наприклад, в ЄС існує Регламент про систему екологічного управління та аудиту (EMAS), який містить вимоги до організацій, що надають транспортні послуги, щодо зменшення впливу на навколишнє середовище.

Отже, використання таких стандартів допомагає підприємствам забезпечувати найвищу якість надання транспортних послуг, зменшувати ризик забруднення морського середовища та забезпечувати дотримання міжнародних та національних вимог, правил-регуляторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. "The Lean Six Sigma Pocket Toolbook: A Quick Reference Guide to 100 Tools for Improving Quality and Speed" авторів Michael L. George, John Maxey, David Rowlands та Mark Price.
2. "Quality Management for Organizational Excellence: Introduction to Total Quality" автора David L. Goetsch.
3. "Maritime Logistics: A Guide to Contemporary Shipping and Port Management" автора Dong-Wook Song.
4. "The Handbook of Logistics and Distribution Management: Understanding the Supply Chain" авторів Alan Rushton, Phil Croucher та Peter Baker.
5. "Quality Management in the Logistics and Supply Chain" автора Joseph Sarkis.

УДК: 502/504 519.2

ВПЛИВ ВАРТОСТІ BITCOIN НА ВИКОРИСТОВАННЯ ЕЛЕКТРОЕНЕРГІЇ

Федоренко А. В. - кандидат фізико – математичних наук, доцент
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

На даний момент більшість людей чули про Bitcoin. З появою цифрових продуктів, таких як NFT, наш світ все більше переміщується в Інтернет. Але якщо ви самі не пішли в кролячу нору і не купили трохи криптовалюти, у вас все одно можуть виникнути запитання про те, як це все працює. [1]

Не маючи фізичної форми, цифрова валюта Bitcoin може здатися майже непомітною для тих, хто нею не користується. Однак його шкідливий вплив на клімат надто реальний – і він стає ще гіршим. [2]

Вплив видобутку корисних копалин на навколишнє середовище великий. На жаль, саме тут проявляється негативний вплив Bitcoin на навколишнє середовище. Обчислювальна потужність, необхідна для видобутку монет, астрономічна — згідно з даними Investopedia, мережа «щороку використовує 121 терават-годин електроенергії... більше, ніж вся країна Аргентина». Нещодавнє дослідження, проведене Кембриджським університетом, показало, що на вугілля припадає близько 40% енергії шахтарів. Це не чудова цифра. А потреби в енергії для майнінгу біткойнів з часом лише зростають, оскільки Bitcoin — це обмежений ресурс. За даними NBC, дослідження в науковому журналі Joule за 2019 рік показало, що «за оцінками, виробництво біткойнів генерує від 22 до 22,9 мільйонів метричних тонн викидів вуглекислого газу на рік». Це еквівалентно 2,7 мільярдам будинків, [1] у 2020 році використав 75,4 терават-годин електроенергії — більше, ніж країна Австрія. [2]

Розглянувши данні [3] споживання електроенергії в Європі для майнінгу Bitcoin, та дані з вартості Bitcoin за період 10.02.2017 - 10.02.2019 та 31.12.2020 - 22.11.2022 був виявлено взаємозв'язок.

На рис. бачимо, що з ростом вартості Bitcoin збільшується споживання електроенергії, а саме збільшується кількість операцій зроблених з Bitcoin. Зростання вартості Bitcoin несе значний вплив на рівень викидів в електроенергетиці, тим самим на рівень викидів парникових газів у навколишнє середовище.

Рис. Графік залежності споживання електроенергії від вартості Bitcoin за періоди 10.02.2017р.-10.02.2019р. та 31.12.2020р.-22.11.2022р.

Бачимо, що з ростом вартості Bitcoin збільшується споживання електроенергії, а саме збільшується кількість операцій зроблених з Bitcoin.

Зростання вартості Bitcoin несе значний вплив на рівень викидів в електроенергетиці, тим самим на рівень викидів парникових газів і впливає на глобальне потепління.

Для вирішення цієї проблеми потрібне «Нове покоління криптовалют». Де буде зменшено вплив на навколишнє середовище, створювачі ринку NFT повинні стати більш екологічно свідомі, і розуміюти вплив роботи за межі того, що вони будують, і буде візьмуто до уваги складність сучасного світу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <https://www.colorado.edu/center/2022/02/07/crypto-woes-cryptocurrency-and-climate-change-coal-e-waste>
2. <https://news.mongabay.com/2022/12/climate-damage-from-bitcoin-mining-grew-more-than-125-times-worse-in-just-five-years/>
3. <https://ccaf.io/cbeci/index>

УДК 656.6

ВЖИВАННЯ ЦИФРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ПРОЦЕСІ НАВЧАННЯ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ ФЛОТА І ВПЛИВ ВИКОРИСТАННЯ ЦИХ ЗНАНЬ У БЕЗОПЕКІ МОРЕПЛАВАННЯ

Червоний О. Д. – капітан дального плавання , асистент кафедри навігації і управління судном Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Роль морського транспорту у мировій економіки вже багато років займає передові позиції як перевізник вантажу між державами та й у межах однієї держави, а серед усіх видів транспорту перше місце. Для усіх давно відомий факт що перевозка флотом вантажів найбільш економічно вигідна. Обсяг перевезення вантажів морським та річковим шляхом досягає 90% згідно за

офіційною статистикою від загального відсотку усіх видів перевезень. Таких високих результатів цей від пересування вантажу у транспортної галузі досяг завдяки тому що своєчасно почав вживати та використовувати нові, сучасні технології особливо цифрові які спочатку називались комп'ютерні технології. Згодом цей термін прийняв назву цифрові технології тому що обіймає значно більші напрямки використання, тобто не тільки у комп'ютерних технологіях а й значно поширив вплив та використання комп'ютерів у будь-яких напрямках. Вживання комп'ютерів а саме комп'ютерних технологій швидко та глибоко увійшло у життя як рядової людини так і у всіх підрозділів мирової економіки. Тому й прийшов час коли назва цього напрямку стала - цифрові технології. Досить швидко ці ідеї увійшли у процес навчання в учбових закладах а також у підготовці та тренування фахівців морського флоту. Особливою важливістю є той факт морські вищі навчальні заклади дуже широко використовують ці технології у навчальному процесі. Фахівці морської галузі будь-якого підрозділу: будь то судноводії, електрики, фахівці по зв'язку чи інженери по обслугованні головного двигуна судна. І ось тут можна впевнено казати що морські коледжі України дуже добре обладнані різноманітними пристроями які на базі цифрових технологій повністю надають молодим фахівцям відчуття що вони знаходяться на справжньому робочому місці. Використовують свої знання які вони получили від викладачів пробуючи якість цих знань працюючи на тренажерах, підіймаючи свій рівень від повністю начального до значно високого. І це є дійсний факт, що українські фахівці морського та річкового флоту завжди підтверджують якість знань та профіналізму, вони високо підняли планку рівня підготовки, та впевнено підтримають цій рівень.

Отже треба подякувати фахівцям цифрових технологій за використання цих засобів у навчальному процесі. Кажучи слова подяки за всі результати не можна пройти не торкнувшись тих чи інших проблем які виникають коли ми

використовуємо цифрові технології у будь-якій прояві.

І перш за все саме тут треба зупинитись на кібербезпеці, - труднощі та небезпеку яку несе цифрова технологія. Всім відомо що найсучасніші судна обладнані різноманітним обладнанням, безпека та якісне використання яких повністю залежить від багатьох факторів надійності та захищеності більшості судових систем які ґрунтуються майже на сто відсотків на цих технологіях. Відомий факт втручання у судові системи управління у такі як навігація, зв'язок, процес вантажних, паливних чи баластних операцій. Це втручання здійснюється завдяки знов таки цім цифровим технологіям які здебільш пов'язані між собою на багатьох рівнях через супутниковий зв'язок. Щоб запобігти цього втручання треба вже зараз доводити до здобувачів освіти що завжди має бути засіб щоб запобігти тяжких наслідків. Але треба забезпечити безпеку усіх засобів які існують на флоті та діють на базі досягнень цифрових технологій а цих засобів на судах дуже багато і кожен з них несе у своїй діяльності як безпеку судна в загалі так кожної людини яка у цей час знаходиться на борту судна.

Отже рівень охорони судна на всіх напрямках має бути достатньо високим. Але ми маємо досконало розуміти якщо ми підвищуємо рівень захисту наших засобів то так само й злочинці піднімають рівень своїх можливостей втручання у діяльність судна. Таким чином можна казати що ця гонка не має свого закінчення у найближчим майбутнім, а тільки підіймається на більш вищий статус наукових досягнень. Тому у закладах навчання мусять продовжувати підтримувати навчання курсантів методам судноводіння без використання цифрових засобів, щоб майбутні фахівці флоту мали альтернативні методи керування судном використовуючи засоби управління судном які не залежать від сучасних електронних пристроїв. І у даному випадку мова йде про такі дуже важливі питання у діяльності судна як визначення місця судна по небесним світилам або використовуючи берегові орієнтири тобто це про морехідну астрономію та навігацію споживаючи

тільки найпростіші пристрої спільно з друкованою літературою такою як лощі, альманахи, каталоги та інші спеціалізовані додаткові інструменти. Важлива роль у цьому викладачів вищих закладів проводити навчання паралельно використовуючи високо технологічні засоби а також й повністю без цих пристроїв, зберігати той накопичений досвід навчання без сучасного навігаційного обладнання коли вирішити навігаційні завдання працюючи тільки на традиційних приборах без використання цифрових технологій так як це робили багато років назад.

Такі ж самі навчання та тренінги мусить бути не тільки з штурманами а також фахівцями інженерного відділення суден так і операторами зв'язку. У цій ситуації дуже важливе стає питання психологічного стану цього фахівця. Як він буде себе відчувати та чи готовий він діяти адекватно з професійною впевненістю у ситуації дійсності коли усі комп'ютери не працюють а безпека судноплавства остається на першому місці, чи здатен він керувати чи йому теж потрібна психологічна допомога. Саме у таких обставинах усі будуть бачити рівень навчання молодого фахівця його вміння внутрішнього настрою на швидкій перехід управління судном тоді коли підверглося кибер атаці усі ділянки діяльності судна, коли майже усі прилади високих технологій повністю не працюють. Отже якщо екіпаж відомий якісними офіцерами можна вийти із тяжких умов не працюючих комп'ютерів, знає що та як робити то вихід із цієї складної ситуації буде обов'язково знайдено.

Висновок: у сучасній дійсності майже всі галузі промисловості повністю залежать від засобів цифрових технологій. Всі добре розуміють чим вище рівень обладнання усіх судових засобів тем вище рівень безпеки, тем вище може бути рівень тяжкості наслідків. Щоб максимально зменшити ці наслідки ми маємо тільки один напрямок - досконало знати як керувати усіма механізмами та приборами без використання комп'ютерів та й ще

враховуючи міцну психологічну напругу. Вирішити ці складності повністю або звести до мінімуму треба робити ще у учбових закладах у процесі навчання. Це принесе однозначно потрібний приємний результат.

УДК 378.147:629.5.072.8

СПЕЦИФІКА ВИКЛАДАННЯ НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ «МЕТЕОРОЛОГІЯ» МАЙБУТНІМ СУДНОВОДІЯМ

Черой Л. І. – старший викладач кафедри навігації і управління судном
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

В сучасному світі все більш набуває актуальності розвиток технологічного та інформаційного прогресу, особливого значення набуває розвиток морської та річкової транспортної галузі, досягнення якої сприяють покращенню перевезень вантажів, збільшенню кількості вантажних перевезень, що в свою чергу ставить задачу модернізації суден, впровадження нових науково-технологічних досягнень щодо збільшення швидкості та розмірів суден. Останнім часом відбувається модернізація і збільшення перевезень вантажів морськими та річковими шляхами, а значить безпека в галузі судноводіння залишається актуальною і потребує підвищення професійних якостей майбутніх судноводіїв і впровадження інноваційних підходів в умовах професійного становлення.

Професійна діяльність майбутніх судноводіїв передбачає виконання досить складних та відповідальних завдань і функцій, а тому потрібно забезпечити належну підготовку фахівців галузі. Сучасні майбутні судноводії повинні вміти пристосовуватись до змінних небезпечних погодних умов судноводіння, володіти здатністю розв'язувати складні спеціалізовані завдання та практичні проблеми у сфері судноводіння, обробки та розміщення вантажів;

управління операціями судна та піклуванні про людей на судні, володіти комплексом спеціальних знань.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження проблеми фахової підготовки майбутніх судноводіїв було в наукових працях багатьох вчених: Даниленко О.Б. Досвід застосування сучасних методів і технологій у формуванні здатності використовувати навігаційне обладнання інтегрованого ходового містка судна для забезпечення безпеки; Шерман М.І., Можливості використання інтерактивних технологій у професійній підготовці майбутніх судноводіїв; Попова Г.В, Технологія підготовки майбутніх судноводіїв до професійної комунікативної взаємодії, Нагрибельна І.А, Нагрибельний Я.А., Практика застосування інформаційно-комунікаційного середовища у підготовці здобувачів освіти в умовах дистанційного навчання.

Мета: вивчення специфічних особливостей викладання майбутнім судноводіям навчальної дисципліни «Метеорологія».

Виклад основного матеріалу. Метеорологія допомагає у оцінюванні й прогнозуванні метеорологічних умов плавання, беручи до уваги наявну і прогнозовану погоду в районі плавання, враховуючи місцеві метеорологічні умови для можливої коректури шляху судна та безпечного виконання рейсу; аналізі прогнозу погоди та океанографічних умови для вибору безпечного шляху судна.

Навчальна дисципліна «Метеорологія» є особливою складовою фахової підготовки майбутніх судноводіїв. Сучасна освітня діяльність вважається результативною на основі засвоєного обсягу знань та сформованих умінь, а також сформованих та розвинених компетентностей. З позицій компетентнісного підходу, перед науково-педагогічними працівниками стоїть завдання сформувати в майбутніх судноводіїв під час вивчення навчальної дисципліни «Метеорологія» здатність до здійснення практичної діяльності.

Специфіка навчальної дисципліни «Метеорологія» полягає в тому, що вона орієнтована на формування здатності в майбутніх судноводіїв до

виконання практичних дій. Ця навчальна дисципліна містить два блоки: будову атмосфери, баричні утворення над океанами, що є взаємозалежними.

Загалом знання, вміння та навички, отримані протягом вивчення «Метеорологія», повинні бути достатніми для розв'язку завдань під час ходової вахти. Тому у викладанні цієї навчальної дисципліни традиційно плануються лекційні заняття для оволодіння теоретичними знаннями, а також лабораторні та практичні заняття, на яких закріплюють практичні навички, передбачені програмою плавпрактики.

Висновки. Наука являє собою сукупність парадигм, положень та теорій, а також створеної нею системи категорій та понять. Саме це відрізняє одну науку від іншої. Специфіка будь-якої науки відображається у створеної від неї навчальної дисципліни. Зважаючи на ці факти, кожна навчальна дисципліна вимагає особливого, специфічного підходу у процесі викладання. «Метеорологія» не втрачає своєї актуальності у фаховій підготовці майбутніх судноводіїв. Перспективними напрямками подальших досліджень є вивчення досвіду підготовки відповідних фахівців в інших країнах, способів оновлення змісту навчальних дисциплін у професійній підготовці майбутніх судноводіїв.

УДК 658.3:656.61

СУЧАСНІ МЕТОДИ УПРАВЛІННЯ ПЕРСОНАЛОМ НА ПІДПРИЄМСТВАХ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ

Чимшир Г.В. – кандидат економічних наук, доцент Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Введення. Управління персоналом на підприємствах морегосподарського комплексу є складним процесом, оскільки вимагає спеціальних знань та навичок з урахуванням специфіки даної галузі. Правильне

управління персоналом допомагає забезпечити ефективне функціонування підприємства та підвищення конкурентоспроможності на ринку.

Управління персоналом є одним з найбільш важливих аспектів в управлінні будь-яким підприємством. У сучасному світі, де ринок постійно змінюється та конкуренція зростає, ефективне управління персоналом стає ключовим фактором успіху підприємства.

В роботі [1] досліджували особливості формування трудового потенціалу на підприємствах морського транспорту. Автори зазначають, що управління персоналом на підприємствах морського транспорту повинно бути спрямоване на забезпечення ефективного використання робочого часу та збільшення продуктивності праці.

У статті [2] досліджує інноваційні підходи до управління кадровим потенціалом. Автор зазначає, що важливою складовою ефективного управління персоналом є розробка та виконання планів навчання та підвищення кваліфікації працівників, що допомагає збільшити їх професійну компетентність та підвищує рівень їх продуктивності.

Автор статті [3] досліджує умови забезпечення стійкості системи управління персоналом підприємства морської галузі. Крім того він робить спробу розробити процедуру міжнародної стратегії управління людськими ресурсами та доводить, що трансформація системи управління стає необхідною умовою продуктивного, конкурентоспроможного розвитку підприємств морської галузі.

Метою даного дослідження є опис сучасних методів управління персоналом на підприємствах морегосподарського комплексу та їх використання для підвищення ефективності функціонування підприємства.

Один з сучасних методів управління персоналом на підприємствах морегосподарського комплексу - це використання сучасних інформаційних

технологій. Завдяки використанню різних програмних засобів, працівники можуть ефективно координувати свою роботу, отримувати необхідну інформацію та взаємодіяти між собою. Наприклад, використання системи електронного документообігу допомагає зменшити час на обробку документів та покращити зв'язок між підрозділами. Окрім цього, використання сучасних інформаційних технологій є необхідним елементом управління персоналом на підприємствах морського транспорту. Зокрема, застосування електронних систем управління дозволяє ефективно контролювати виконання завдань та збільшити швидкість обміну інформацією між працівниками. Використання програмного забезпечення для управління персоналом допомагає знизити ризики помилок та підвищити рівень автоматизації процесів на підприємстві.

Іншим методом є організація курсів навчання та підвищення кваліфікації працівників на підприємствах морегосподарського комплексу Європейського союзу. Забезпечення постійної освіти та професійного розвитку є важливим елементом управління персоналом на підприємствах морського транспорту. Курси навчання можуть бути спрямовані на покращення навичок управління, технічну освіту та розвиток комунікативних навичок. Це допомагає збільшити рівень компетентності працівників та підвищити їх продуктивність.

Крім того, використання підходів до управління, спрямованих на забезпечення комунікації та взаємодії між працівниками, є ще одним методом управління персоналом. Такі підходи допомагають створити сприятливу атмосферу на робочому місці, знизити рівень конфліктів та підвищити ефективність роботи колективу.

Відомо, що взаємодія між різними підрозділами та взаємодія між працівниками різних рівнів є важливими чинниками успішного функціонування підприємства. У зв'язку з цим, використання комунікаційних підходів є ключовим елементом управління персоналом на підприємствах морегосподарського комплексу. Зокрема, важливо створити зручні умови для

спілкування та обміну інформацією між працівниками різних підрозділів та рівнів управління. Для цього можуть використовуватися електронні системи спілкування, зустрічі та наради з працівниками, а також регулярні звіти та презентації, які допомагають підвищити ефективність роботи колективу та забезпечити більш ефективне управління ресурсами на підприємстві.

У світі, де зростає значення більш якісного та продуктивного управління персоналом, важливо бути в курсі новітніх методів та практик у цій галузі. Також важливо визначити конкретні цілі, які підприємство хоче досягти за допомогою методів управління персоналом та постійно контролювати їх досягнення.

Висновки. Отже, управління персоналом є важливим елементом діяльності будь-якого підприємства, включаючи морський транспорт. Сучасні методи управління персоналом включають в себе такі підходи, як розвиток лідерських якостей, навчання та професійний розвиток, створення комунікаційних мереж та використання інформаційних технологій.

Важливим елементом управління персоналом є створення зручних умов для спілкування та обміну інформацією між працівниками різних рівнів та підрозділів. Застосування сучасних інформаційних технологій та програмного забезпечення для управління персоналом дозволяє підприємствам морського транспорту збільшувати ефективність своєї роботи та зменшувати ризики помилок.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

[1] Кичко І., Борисенко Л., Левченко М. Умови формування трудового потенціалу підприємств морського транспорту та фактори його реалізації. Проблеми і перспективи економіки та управління. 2019. № 3 (19). С. 126-135.

[2] Лапін О. Інноваційні підходи до управління кадровим потенціалом / О. Лапін, А. Щелкунова. // Науковий вісник Одеського національного економічного університету. –2016. –№2. –С. 114-127.

[3] A. Zadere. Ensuring the sustainability of the human resources management system of maritime industry enterprises. Access Journal: Access to Science, Business, Innovation in Digital Economy ISSN 2683-1007 (Online) 2020, 1(2), 146-156, [https://doi.org/10.46656/access.2020.1.2\(6\)](https://doi.org/10.46656/access.2020.1.2(6))

УДК: 378.51

ЗАСТОСУВАННЯ ЧАСТИННИХ ПОХІДНИХ У ФОРМУВАННІ НАВИЧОК ВИЗНАЧЕННЯ СЕРЕДНЬОЇ КВАДРАТИЧНОЇ ПОХИБКИ ФУНКЦІЙ НАВІГАЦІЙНИХ ПАРАМЕТРІВ

Чумаченко М.М. - старший викладач кафедри управління в транспортній галузі Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Про важливість підготовки майбутніх бакалаврів судноводіїв до професійної діяльності наголошується у вітчизняних нормативно-правових документах, а саме: Закон України «Про освіту», «Про вищу освіту», де визначено модель побудови професійної освіти.

Відповідно до проведеного аналізу навчально – програмної документації, навчальної літератури та методичних видань спеціальних дисциплін морських навчальних закладів була виділена одна з основних освітніх компонентів «Навігація та лоція», мета якої - забезпечення безпеки судноводіння.

Розглядаючи зміст вищезазначеної спеціальної дисципліни, дуже важливо привернути увагу на те, що більш наочно застосовується основний запас

математичних знань здобувачів вищої освіти під час розв'язування фахових задач.

Для безпечного судноводіння важливі точні розрахунки. Кожне вимірювання навігаційної величини (швидкості судна, траверсної відстані до орієнтиру, нахилу горизонту та інших), яким би точним приладом воно не здійснювалося, матиме похибку, обумовлену деякими факторами, що впливають на умови вимірювання. Таким чином, дуже важливо фахівцю ураховувати будь – які похибки.

Розглянемо взаємозв'язок «Вища математика» «Навігація та лоція» на прикладі одного розділу вищої математики «Диференціальне числення функції багатьох змінних». Частинні похідні функції багатьох змінних застосовуються в статистиці для обчислення квадратичної похибки функції.

Якщо навігаційний параметр U є функцією випадкових незалежних аргументів x_1, x_2, \dots, x_n , то, розкладаючи цю функцію в ряд Тейлора, отримаємо:

$$U = U_0 + \partial f_{x1} \Delta x_1 + \partial f_{x2} \Delta x_2 + \dots + \partial f_{xn} \Delta x_n.$$

Застосовуючи теорему про дисперсію лінійної функції, отримаємо загальний вираз для середньої квадратичної похибки функції:

$$m_U = \partial f_{x1}^2 m_{x1}^2 + \partial f_{x2}^2 m_{x2}^2 + \dots + \partial f_{xn}^2 m_{xn}^2,$$

де $m_{x1}, m_{x2}, \dots, m_{xn}$ похибки відповідних випадкових незалежних аргументів x_1, x_2, \dots, x_n функції $U = f_{x1, x2, \dots, xn}$,

$$\partial f_{x1}, \partial f_{x2}, \dots, \partial f_{xn}$$

її частинні похідні першого порядку.

Таким чином, похибка обчислення функції $U = f_{x1, x2, \dots, xn}$ вимірних величин x_1, x_2, \dots, x_n визначається похибками $m_{x1}, m_{x2}, \dots, m_{xn}$ цих величин і видом функціональної залежності.

Розмірність середньої квадратичної похибки (СКП) вимірів перед обчисленням необхідно привести до розмірності відповідної навігаційної функції у загальній формулі.

Розрахуємо швидкість судна і СКП її розрахунку, якщо відомо, що швидкість судна обчислюється за формулою

$$V=St$$

де $S=1,0$ миля – довжина пробігу, $t=300$ с – час пробігу, СКП визначення довжини пробігу $m_s=\pm 0,02$ милі, СКП визначення часу пробігу $m_t=\pm 0,1$ с.

Застосуємо формулу СКП для функції двох змінних $U=f(x_1, x_2)$, яка має вигляд:

$$m_U = \partial f_{x_1}^2 m_{x_1}^2 + \partial f_{x_2}^2 m_{x_2}^2.$$

Якщо відстань в умові задачі дана в милях, то швидкість судна вимірюється у вузлах, тобто в милях за годину. Переводимо секунди в години:

$$t/3600 \text{ год.}$$

Тоді формула швидкості з розмірністю «вузол» буде мати вид:

$$V=3600St$$

Для того, щоб знайти середню квадратичну похибку (СКП) швидкості судна необхідно покроково здійснити наступне:

1. За початковою формулою обчислюємо значення

$$\text{швидкості: } V=3600St=3600 \cdot 1300=12 \text{ вуз.}$$

2. Знаходимо частинні похідні функції V за змінними S та t :

$$\partial V / \partial S = 3600t; \quad \partial V / \partial t = 3600S.$$

3. Застосуємо формулу для обчислення СКП функції двох змінних:

$$m_V = \partial V_S^2 m_S^2 + \partial V_t^2 m_t^2;$$

- підставляємо частинні похідні:

$$mV = 3600t_2 m_2 S + -3600St_2 m_2 t = 3600t_2 m_2 S + S_2 t_2 m_2 t.$$

- перевіряємо розмірність mV , .отримали вузли.

4. Підставляємо в отриману формулу СКП чисельні значення та обчислюємо:

$$mV = 3600t_2 m_2 S + S_2 t_2 m_2 t = 3600 \cdot 3000,022 + 130020,12 = 120,0004 + 0,0190000 = 12 \cdot 0,004001 = 12 \cdot 0,02 = 0,24 \approx 0,2 \text{ вуз.}$$

$V \pm mV = 12,0 \pm 0,2$ вуз. – це швидкість судна з урахуванням похибки.

Математична підготовка курсантів морських вищих навчальних закладів залежить від вибору форми та методів організації навчальної діяльності у процесі формування та розвитку математичної компетентності, розуміння необхідності математичних знань для успішної професійної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/11011/7/%D0%93%D0%BB3.pdf>
2. http://ni.biz.ua/2/2_2/2_25138_printsipialnaya-vozmozhnost-opredelit-sistematicheskuyu-pogreshnost-pozvolyaet-isklyuchit-ee-iz-rezultatov-izmereni
3. http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/giirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/suntz_2016_4_3.pdf

УДК 52-1

ENHANCING THE QUALITY OF PROFESSIONAL TRAINING IN NAUTICAL ASTRONOMY THROUGH INNOVATIVE SIMULATORS AND THEMATIC CLASSROOMS

Capt. Yuriy Shulga, assistant of the Department of Navigation and Ship
Management

Nautical Astronomy has been taught in educational institutions since ancient times as one of the most important tools for finding the position of a ship at sea. And the teaching of this discipline has hardly changed. The calculations, methods, manuals and tools have not significantly improved since the Soviet era. But modernity takes its toll, technology is developing at a rapid pace, and young people today do not quite understand the relevance and methods of teaching marine astronomy in educational institutions. Teachers of maritime education make great efforts to convey to the cadets, future navigators, the basics, methods of calculations and the usefulness of Nautical Astronomy for their future career at sea.

Many scientists, both in our institution and in others, such as Danilenko O., Startsev O., Cheroi L., have been exploring ways to improve cadets' perception of the discipline of Nautical Astronomy and to improve their knowledge upon completion of the course. They proposed to integrate several modern pedagogical methods into the educational process, the most successful of which, in their opinion, should be the task-based and case methods. [1,2,3].

Briefly, the task-based method established on multifunctional complex of training and educational challenges, related to the solution of astronomical tasks, that are necessary for future navigators, both in regular work and according to STCW requirements. The basic idea of the case method is to divide whole learning programme for Nautical Astronomy into blocs or cases, where cadets will perform practical work based on theoretical knowledge and with the help of tools and interactive or others aids at hand. Both methods should assist cadets in achieving

greater proficiency and a better understanding of the objectives of learning navigational astronomy.

But to implement these methods, modern equipment and a more youth-friendly presentation of information, i.e. theory and practice, are needed. Therefore, it is necessary to develop or design such laboratories and simulators where modern cadets will feel familiar, i.e. to introduce more computer technologies and interactive presentations. [1].

The Department of Navigation and Ship Management of our institute has developed the following innovative modules for a specialised training laboratory (or classroom) in the discipline Marine Astronomy:

1. To make the ceiling of the laboratory in the form of the most prominent constellations, both the northern and southern spheres, by printing on stretch plastic and use it to learn the schematic arrangement of stars in constellations to make it easier to find and recognise them in the actual sky. Such goals give grounds to recognise such a choice as a starry sky simulator “Stellar Sky”.
2. For solving astronomical navigation problems to determine the vertical angles between the observer's horizon and the direction to the star, i.e. the astronomical degree height of the star, using a sextant and an artificial horizon. For this purpose, a photo print with transparent spots in the form of stars located at different places and heights will be applied to the window blinds.
3. Posters and stands with various information, related to theoretical and practical basics of navigational astronomy will be hung on the walls/
4. For practical work, a built-in interactive whiteboard will be used, which will be able to store and display the necessary information, literature and astronomical equipment on the topics of the classes.
5. A personal workstation will be developed for each cadet to perform tasks or solutions. This place will consist of the necessary navigational tools and

instruments, astronomical calculator, table Star Finder identificatory system and a personal computer with a virtual planetarium “Stellarium” software installed. All this will support the cadet in performing practical exercises in accordance with the educational and professional programme Navigational Astronomy.

6. Traditional instruments also will be used, such as sextants, direction finders, stopwatches, chronometers with various manuals, guides and almanacs.

Through the development of this project, our department wants to increase the level of theoretical knowledge and practical skills of future navigators in the scope of solving navigation tasks using nautical astronomy to improve the safety of navigation and demonstrate the relevance of the most modern approaches to lecturing and learning the subject.

In the foreseeable future, our department and the educational system in general will have to analyse the introduction of the current methods and technologies in the educational process and prove the feasibility and effectiveness of the proposals; or, on the contrary, draw conclusions based on negative results and find other ways to develop the competence of specialists in the context of professional development.

References

1. Даниленко, О. Б. (2022). Актуальність та шляхи розвитку компетентносних якостей судноводіїв у застосуванні астрономічних методів навігації. Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в умовах професійного становлення: матеріали VI Міжн.наук.-практ. конф. Ізмаїл, 21 квітня 2022р. – Запоріжжя: АА Тандем, 67-70
2. Старцев, О. (2022). Використання тренажерів щодо надбання компетентностей з місцезнаходження судна астрономічними способами. Інноваційні підходи до розвитку компетентнісних якостей фахівців в

умовах професійного становлення: матеріали VI Міжн.наук.-практ. конф. Ізмаїл, 21 квітня 2022 р. – Запоріжжя: АА Тандем, 45-49

3. Черой, Л. (2021). Застосування інноваційних технологій навчання під час викладання «Морехідної астрономії» майбутнім судноводіям. Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України, серія: педагогічні науки, 25 (2), 195-206

УДК: 621.43

ТЕХНІЧНІ АСПЕКТИ ОБСЛУГОВУВАННЯ ТА РЕМОНТУ СОНЯЧНИХ ПАНЕЛЕЙ НА СУДНІ

Яремчук Світлана Олександрівна – кандидат технічних наук, доцент кафедри управління в транспортній галузі, Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Григорович Назар Романович - курсант Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Наразі, як у всьому світі, так і в Україні, стоїть гостра проблема зменшення викидів шкідливих газів у довкілля. Для зменшення викидів судових енергетичних установок (СЕУ) застосовуються різні види палива та енергії. Це нафтовий (LPG) та природний газ (LNG), водень, метанол, аміак, біодизель (БД), енергія морських хвиль, вітру, сонця тощо [1], що суттєво зменшують шкідливий вплив на довкілля, однак потребують нових підходів до їх обслуговування та ремонту. Тому аналіз процесів встановлення, технічного обслуговування (ТО) та ремонту сонячних панелей (SOLAR PANELS, SP) на судні є актуальною науково-технічною задачею, та обумовлює мету роботи - проаналізувати технічні аспекти встановлення, ТО та ремонту SP на судні для підвищення рівня розвитку компетентнісних якостей фахівців морської галузі в умовах професійного становлення.

Встановлення SP. Перш ніж встановлювати SP на судні, потрібно розрахувати сумарну потужність усіх споживачів, обрати максимально освітлене місце, та уникати можливого затінення. *Місцями встановлення SP* є біміні, шлюпбалки, радарні арки. SP можна встановити на палубі, прикріпивши їх до міцної опорної рами. При встановленні SP безпосередньо на палубі використовують спеціальні прокладки з метою забезпечити потік повітря між SP та палубою. Можна також встановити гнучкі панелі, які утримуються ремнями або бандаж-шнурами майже на будь-якій поверхні. Електроустановка складається з власне панелей та акумуляторів. Об'єднання SP в послідовні або паралельні лінії вимагає відповідного кабелю живлення для максимального значення струму та мінімального падіння напруги. Струм надходить до акумуляторів через контролер або регулятор заряду, який захищає акумулятори від перезаряду. Коли батарея досягає повного заряду, контролер працює як електричне реле, що обмежує струм, та збільшує термін служби SP. *Термін служби SP* оцінюється в 25 років [2]. Основні компоненти системи також мають гарантії, хоча вони коротші. Акумулятори зазвичай мають гарантію від 5 до 10 років, інвертори в середньому від 5 до 12 років.

На рис. 1 показані відсотки найбільш вагомих типів *пошкоджень SP*: розбиття скла -10 %, дефект з'єднання у відсіках -10%, розподільна коробка і кабелі – 19%, втрата потужності – 19%, оптичний збій – 20 %, невідомий дефект – 6 %, руйнування каркасу конструкції – 6%, розшарування – 5%, пошкодження при транспортуванні – 5% [3].

Найефективнішим способом підтримувати SP в оптимальному стані є належне *технічне обслуговування*. Високоякісні фотоелектричні панелі мають вбудований діодний захист для кожної комірки, щоб запобігти поширенню затіненої комірки та впливати на продуктивні комірки. Крім того, також використовується внутрішній блокуючий діод, розміщений на кінцевій вихідній лінії. Це захищає панель від переполюсовки та гарантує, що батареї не розрядяться назад у панель. Потрібно встановити запобіжник між кожною

панеллю та контролером заряду. Потрібно також встановити запобіжник між батареями та виходом регулятора. Тоді можна підключати інші пристрої паралельно до акумулятора, заряджати пристрої, та залишити зарядний пристрій працюючим, навіть перебуваючи на якорі. Однак у деяких випадках це може вплинути на акумулятор і спричинити його повернення в плаваючий режим, тому слід встановити ручний перемикач, щоб від'єднати сонячну батарею, коли є наземне джерело живлення [3].

У разі поганих погодних умов слід перевіряти панелі. Якщо панелі зламаються, це суттєво вплине на їх продуктивність. Бруд та сміття знижують продуктивність панелей, періодично їх треба мити за допомогою шлангу. Існують спеціальні набори для ефективного очищення панелей. Не можна використовувати жорсткі матеріали, абразивні губки або хімічне мило для очищення панелей. Скло SP може витримувати природні навантаження, такі як град, гілки дерев, частинки пилу тощо. Коли скло сонячної панелі розбивається, система не поглинає світло так ефективно. Вода та пил можуть проникати під скло, та впливати на поглинання світла та вироблення енергії. Скляна кришка та її клей захищають SP від пошкодження. Якщо йдуть шторми, існує висока ймовірність того, що SP буде пошкоджена падаючими предметами. Якщо скло SP розіб'ється лише частково, воно ще може поглинати енергію сонця. Якщо скло сильно розбите, доведеться замінити всю панель. Через природний, механічний і хімічний вплив SP схильні до появи невидимих мікро тріщин. Якщо виникла поломка SP, слід якнайшвидше усунути пошкодження, інакше масштаби дефекту можуть збільшитися. Зазвичай постачальник усуває дефекти, виконуючи гарантійний ремонт. Однак бувають ситуації, коли необхідно усувати несправності SP самостійно. Сонячна батарея з тріснутим та незначно пошкодженим склом все ще може нормально працювати. Однак усунення дефекту допоможе вам подолати дві проблеми: запобігти потраплянню вологи; запобігти подальшому руйнуванню скляної поверхні. Прозора плівка для ламінування добре працює на поверхні SP. Можна використати ударний

пістолет, щоб наклеїти плівку на краї скла, таким чином можна відремонтувати тріснуте чи пошкоджене скло панелі. Однак за склом сонячної панелі є *токсична речовина*, яка потребує особливого догляду [4]. Розбите скло може призвести до витоку токсинів. SP містять свинець, кадмій, кремній, миш'як та інші шкідливі хімічні речовини, які неможливо видалити, якщо панель трісне. Якщо є значні пошкодження SP, необхідно зв'язатися з командою фахівців, які можуть безпечно та швидко впоратися з токсичними компонентами. Інакше токсини можуть просочитися та спричинити довготривалу небезпеку. Однією з проблем може стати сонячний інвертор, який має менший термін служби. Його потрібно буде замінити швидше, ніж панель, по гарантії від компанії, яка встановила SP. Не слід замінювати інвертор без допомоги фахівців, які мають переконатися, що інтерфейс нового інвертора налаштований так само, як і попередній.

Зламани модулі SP можна легко та економічно відновити шляхом *ремонту*. Під час ремонту не змінюється структура чи оптика вашої системи. Існує можливість відремонтувати: зламані обхідні діоди, розподільні коробки, модульні каркаси, задні аркуші панелей, модульні кабелі, сонячні роз'єми. Необхідна *заміна* модуля, коли в наявності: розбите скло, зламані сонячні батареї, відмічається деламінація, існують інші значні пошкодження. У деяких випадках втручання потребує лише одна панель. В інших випадках фахівцям може знадобитися відремонтувати або замінити інші компоненти системи, зокрема інвертори, батареї чи електричну проводку. Ремонт панелей потребує фахівців високої кваліфікації, яким необхідно: працювати з високовольтним електричним обладнанням (часто підключеним до мережі); мати дозволи та схвалення від служб, які вимагають ліцензованих фахівців; мати захисне спорядження та ремені.

SP з часом втрачають ефективність, при цьому термін експлуатації становить 20–30 років, після чого панелі потрібно безпечно утилізувати. За оцінками Міжнародного агентства з відновлюваної енергії (IRENA), станом на

кінець 2016 року у всьому світі було близько 250 000 метричних тон відходів сонячних панелей, які потребували утилізації [5].

В роботі розглянуті принципи встановлення, ТО та ремонту SP, типи пошкоджень та термін служби SP на суднах світового флоту. Широке використання SP у складі СЕУ має великі перспективи, оскільки забезпечує мінімізацію трудових ресурсів для обслуговування СЕУ та фінансових витрат на паливо, високу екологічність, значне зниження забруднення повітряних та водних сфер. На даний час існує тенденція до поширення застосування SP на флоті. Однак рівень сучасного розвитку наразі не дозволяє SP створити альтернативу традиційним джерелам енергії. SP найближчим часом *не зможуть скласти конкуренцію* традиційним джерелам енергії навіть у окремих нішах судноплавства. Основними недоліками SP слід визнати *велику вартість та не завжди високу продуктивність*. Разом із поширенням використання SP компанії – виробники мають вирішувати проблеми витоку токсичних речовин при пошкодженні SP, та утилізації SP після закінчення терміну експлуатації.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Абд Али, Лаит Мохаммед А., Ф. М. Аль-Руфай, Б.А. Якимович, В.В. Кувшинов. Анализ производительности гибридных фотоветроэлектрических установок. Энергетические установки и технологии. 2019. Т. 5, № 2. С. 61-68.
2. Настасенко В. А. Судовая альтернативная энергетика и реалии ее применения в современных условиях // Wschodnioeuropejskie czasopismo naukowe. 2016. № 2. Т. 7. С. 39-47.
3. Сидорович В. Мировая энергетическая революция: Как возобновляемые источники энергии изменяют мир. — М.: Альпина Паблицер, 2015. – 208 с.
4. Солнечные батареи для судов. URL: <http://www.sunenergys.ru/solnechnaya-energiya/sun-marine.html>

Solar Panel Repair: A Comprehensive Guide

<https://www.365pronto.com/blog/solar-panel-repair>

ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ

УДК 656.61.052

ПРО ВАЖЛИВІСТЬ РОЗУМІННЯ ЛОГІЧНОГО ВЗАЄМОЗВ'ЯЗКУ МІЖ ПРАВИЛАМИ МППЗС ПРИ ЇХ ВИВЧЕННІ

Безсонов Н.А. – курсант 4-го курсу спеціалізації 271 «Навігація та управління морськими судами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Вважають, що Міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі (МППЗС 72), це деякі правила дорожнього руху для моряків. Почасти це так і є, але існує величезна різниця у підходах, в ідеології, як кажуть юристи – у «душі документа».

Якщо, десь у місті, на перехресті другорядної та головної дороги сталася дорожньо-транспортна пригода внаслідок якої автомобіль, що рухався другорядною дорогою, в'їхав у лівий борт автомобіля, що знаходиться на головній дорозі, то не потрібно бути експертом, щоб передбачити, що з великою ймовірністю винним цієї ДТП буде водій автомобіля, що рухався другорядною дорогою, тому що, згідно з правилами, він був зобов'язаний поступитися дорогою

У морі схожа ситуація трактуватиметься зовсім інакше. Відповідальність за зіткнення будуть нести обидва учасники, тому що Правило 2 МППЗС 72 «Відповідальність» говорить наступне: «Ніщо в цих Правилах не може звільнити ні судно, ні його власника, ні капітана, ні екіпаж від відповідальності за наслідки, які можуть статися від невиконання цих Правил, або від зневаги до

будь-якої обережності, дотримання якої потрібно звичайною морською практикою або особливими обставинами даного випадку».

Характерним прикладом такої ситуації є аварія танкера Sanchi та суховантажного судна CF Crystal.

06.01.2018 року біля берегів Китаю, за 290 км на схід від гирла річки Янцзи у Східно-Китайському морі та за 260 км від Шанхаю нафтовий танкер Sanchi зіткнувся із суховантажем CF Crystal. Танкер Sanchi, DWT=164.154 тонн, під прапором Панами, йшов з порту Assaluyeh, Іран у порт Daesan, Південна Корея з вантажем 136.000 тонн нафтового конденсату (приблизно 1 мільйон барелів вартістю приблизно 60 мільйонів доларів), що є надлегким видом сирової нафти, крім власного палива. Суховантажівка CF Crystal, DWT=75.725 тонн, під прапором Гонконгу, перевозило 64 000 тонн зерна з порту Калама, США в порт Дунгуань, Китай. Внаслідок зіткнення суховантаж отримав незначні пошкодження і був ошвартований у порту Чжоушань, Китай.

Після зіткнення танкер отримав крен і почав горіти, за борт надійшла велика кількість нафти. У Південно-Китайському морі були задіяні служби берегової охорони трьох країн: Китаю, Південної Кореї та Японії. Однак швидко стягнуті до місця аварії великі сили і засоби не змогли показати ефективних заходів реагування. Сильні вітри, дощ та хвилі заввишки до чотирьох метрів заважали зупинити пожежу на танкері. Пошуково-рятувальна операція охоплювала площу 2330 квадратних кілометрів

Нафтовий конденсат, який перевозив Sanchi, за своїми властивостями дуже відрізняється від чорної нафти. Він один із найбільш небезпечних вантажів для перевезення: високо токсичний, у нього низька щільність і вища займистість у порівнянні з іншими типами нафти. Загасити таку пожежу силами екіпажу – неможливо. Інша небезпека такого вантажу полягає в тому, що сиру нафту можна виявити на поверхні (у вигляді плями). Нафтовий конденсат розчиняється у воді, його не видно. Чого не скажеш про наслідки для довкілля. Він не вимагає такого високого ступеня переробки, як більш важкі сорти нафти,

і широко використовується як сировина для авіапалива, бензину, дизельного палива та інших нафтопродуктів

Пожежа тривала майже тиждень, після чого на танкері стався вибух, і 14 січня 2018 року судно затонуло. Всі члени екіпажу Sanchi, серед яких були 30 громадян Ірану та 2 громадян Бангладеш, загинули.

За даними International Tanker Owners Pollution Federation, зіткнення призвело до найбільшого за 35 років розливу нафтопродуктів. Вибух та затоплення Sanchi відбулися в районі, де нереститься багато видів морських мешканців; через цей район також проходять шляхи міграції горбатих та сірих китів. Після затоплення танкера, на місці трагедії було зафіксовано чотири нафтові плями, загальна площа яких склала 2,6 тисяч квадратних метрів.

Аналіз 26 хвилин до зіткнення, показує наступне. Аварія сталася у відкритому морі за хорошої видимості, близько 10 миль. І SANCHI і CF CRYSTAL були суднами з механічним двигуном на ходу в ситуації перетину курсів, в якій SANCHI було судном зобов'язаним поступитися дорогою, а CF CRYSTAL, судном, якому поступаються дорогою, однак:

- обидва судна не виконали вимоги правила 5 МППЗС 72 щодо «ведення належного візуального та слухового спостереження, а також спостереження за допомогою всіх наявних засобів, стосовно переважних обставин та умов, для того, щоб повністю оцінити ситуацію та небезпеку зіткнення»;
- обидва судна не виконали вимоги правила 7 МППЗС 72 «використовувати усі наявні засоби відповідно до переважаючих обставин та умов для визначення наявності небезпеки зіткнення»;
- SANCHI, не виконало вимоги правила 15 МППЗС 72 «судно, яке має інше на своїй правій стороні, має поступитися дорогою іншому судну і при цьому воно повинно, якщо дозволяють обставини, уникати перетину курсу іншого судна у нього по носу», та вимоги правила 16 МППЗС 72 як «судно, яке зобов'язане поступитися дорогою іншому судну, має, наскільки це можливо,

вжити завчасної та рішучої дії для того, щоб "чисто" розійтися з іншим судном», і це стало основною причиною зіткнення;

- CF CRYSTAL, не виконало вимоги Правила 17 МППЗС 72, як судно, якому поступаються дорогу, «коли, для нього стає очевидним, що судно, зобов'язане поступитися дорогою, не чинить відповідної дії, необхідної правилами, може діяти, щоб уникнути зіткнення тільки власним маневром», що також стало причиною зіткнення.

МППЗС – основний, Основний Закон, який визначає принципи безпечного розходження суден у морі. У тексті правил немає зайвих слів, кожне має значення.

Приклад цієї навігаційної події показує важливість як знання правил, а й взаємозв'язку правил між собою. Без чіткого розуміння цього в морі буває дуже складно прийняти правильне рішення. Тому під час навчання курсантам необхідно знати цілі, зміст, логіку та взаємозв'язок правил, а також практичне їх застосування. Тільки такий підхід дозволить у подальшій практичній діяльності приймати адекватні дії і суворо дотримуватися духу і букви цього Закону.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Report on the Investigation of the Collision between M.T. SANCHI and M.V. CFCRYSTAL in East China Sea on 6 January 2018. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mardep.gov.hk/en/msnote/pdf/msin1817anx1.pdf>
2. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 Consolidated edition, 2018. URL: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.samgongustofa.is/media/log-og-reglur/COLREG-Consolidated-2018.pdf>

*Науковий керівник – старший викладач
кафедри навігації і управління судном
Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»
Сошніков Сергій Гигорович*

УДК 378.371:53.656.6

ІННОВАЦІЇ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ РІЧКОВОГО ТА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ.

Бєлов В. В. -курсант 4-го курсу спеціалізації 271
«Навігація та управління морськими суднами» Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія»

Сучасна навігація та технології - це сукупність технологій, методів та інструментів, які використовуються на судах для ефективною та безпечною навігації. В даний час, існує безліч сучасних технологій та інноваційних рішень, які застосовуються в морській індустрії для покращення навігації та безпеки судноплавства. Створюється швидкий темп, за яким інститут має встигати та обробляти це. Одна з проблем вище перерахованого – вмістити таку велику кількість технологій у весь навчальний процес, щоб студент міг без труднощів вивчати та запам'ятовувати. [7]

Є безліч варіантів для інститутів, як досягти високого рівня знань студентів та успіху в технологіях:

1. Правильне розподілення дисциплін. Мається на увазі пріоритетність дисциплін та кількість годин на вивченню дисципліни.
2. Стежити за новими технологіями. Це допомагає в першу чергу ознайомитися викладачам з технологіям, допомагає викладачам у морській індустрії залишатися в курсі останніх технологічних та

інноваційних досягнень у цій галузі. Надалі це піднести студентам для більшого теоритичного розвитку.

3. Інтегрування нових систем та технологій в інститути. Це важливий аспект у розвитку студента, оскільки він набуває навичок не тільки теоретично, а й практично.
4. Створення проектів. Студент, створюючи проект з тієї чи іншої теми, він запам'ятовує інформацію набагато краще. У тому плані, що використовуючи всі свої знання або займається пошуком інформації, у нього складається загальне уявлення "Що це таке?", "Як це використовувати?", "Наскільки це необхідно?". Так само це стосується і для викладачів, цей формат проведення пар дуже зручний для запам'ятовування інформації, як і візуально, так і слуховим способом.

Дуже важливо розуміти, що з інститутів мають виходити висококваліфіковані фахівці в галузі навігації та судноводіння, які необхідні для забезпечення безпеки на морі та ефективної роботи суден. Фахівці відіграють важливу роль у забезпеченні безпеки на морі, запобіганні надзвичайним ситуаціям та ефективній роботі судів. Без висококваліфікованих фахівців у галузі навігації та судноводіння на борту судна, управління судном може бути небезпечним та неефективним. Необхідно мати фахівців, які мають достатні знання, вміння та досвід, щоб вирішувати різні проблеми, які можуть виникнути на морі.

У сучасному світі судноводіння та навігація на морі стикаються з новими викликами, такими як зміна клімату, розвиток нових технологій та зростання морського транспорту. Щоб успішно справлятися з цими викликами, необхідно мати висококваліфікованих фахівців, які можуть адаптуватися до нових умов та ефективно керувати судном. Підготовка кваліфікованих фахівців у галузі навігації та судноводіння – це складний та тривалий процес, що вимагає високого рівня знань та навичок. Навчання має бути комплексним та

охоплювати широкий спектр тем, від основ навігації та судноводіння до новітніх технологій та методів управління судами. [7]

Завдяки інтегрованим комп'ютерним програмам судноводіння та автоматизовані системи керування судном дозволять знизити ризики людського фактора та підвищити точність навігації.

Сучасна морська індустрія пов'язана з використанням різних систем, які допомагають керувати судном та забезпечують безпеку на морі. Деякі з таких систем включають Ballast Water Treatment System, Ballast Control Panel, Anti-heeling System. Ці системи використовуються для контролю баластових вод, управління розподілом ваги на судні та запобігання кренування судна. [7]

Знання та вміння використання цих сучасних систем є вкрай важливим для випускників морських інститутів. Це допомагає їм стати справжніми фахівцями у морській індустрії та ефективно управляти судном у сучасних умовах. Крім того, ці системи допомагають підвищити рівень безпеки на морі та знизити ризики виникнення надзвичайних ситуацій. [2]

Використання сучасних систем також дозволяє випускникам морських інститутів бути конкурентоспроможнішими на ринку праці, оскільки роботодавці все частіше вимагають від своїх кандидатів знання та вміння працювати з сучасними системами.

В результаті використання сучасних систем, таких як Ballast Water Treatment System, Ballast Control Panel, Anti-heeling System, дозволяє сучасному випускнику інституту стати справжнім фахівцем у морській індустрії. Знання та вміння використання цих систем допомагає підвищити безпеку на морі, ефективність управління судном та конкурентоспроможність випускника на ринку праці.

Висновок: Сучасна навігація та технології відіграють важливу роль у морській індустрії та забезпечують ефективність та безпеку судноплавства. Проте,

швидкий темп розвитку технологій створює проблему для інститутів, які мають обробляти та навчати студентів безлічі нових технологій. Для того, щоб досягти високого рівня знань студентів та успішно інтегрувати нові технології, інститути повинні розподілити дисципліни з пріоритетом та обмеженою кількістю годин на вивчення, стежити за новими технологіями, інтегрувати нові системи та технології у навчальний процес та створювати проекти, які допоможуть студентам краще запам'ятати інформацію та розвинути свої навички не тільки теоретично, а й практично.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. "Electronic Navigation Systems" by Laurie Tetley;
2. <https://www.britannica.com/technology/navigation-technology/Modern-navigation>
3. <https://improvesailing.com/navigation/types>
4. <http://nav-eks.org.ua/CACYDC-na-site/CITC-VL.pdf>
5. "Integrating Educational Technology into Teaching" by M.D. Roblyer and Aaron H. Doering
6. "Designing Technology Integration Projects" by Susan Oxnevad
7. <http://nav-eks.org.ua/CACYDC-na-site/CITC-VL.pdf>

*Науковий керівник:
Ассистент кафедри навігації і управління судном
Шульга Ю.М.
Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»*

УДК 378.091.3.016

INTERACTIVE LEARNING OF MARITIME ENGLISH

Kosobuzkiy Dmytro - *cadet of Danube Institute of National University*

“Odessa Maritime Academy”

In the current practice of learning foreign languages, there are many typical problems, such as: lack of a systematic understanding of research in language learning (in grammar, vocabulary, phonetics, country studies); difficulties in constructing oral and written utterances and, as a result, low intensity of students' language activity; insufficient activity in learning and not always great interest in the subject; high degree of forgetting of learning material both during personal contact with the group and the teacher and on the online platform.

Therefore, the widest possible range of different teaching methods and tools is used to activate students' cognitive and learning activities in the process of learning Maritime English, as well as to stimulate their interest in the subject and material. This can be achieved by using interactive methods (games, diagrams and tables). It creates opportunities for students to interact with the language and use it in different situations.

Some methods of interactive English learning, including communication games, tables and diagrams are worth to be discussed.

Communicative games are one of the most effective methods of Maritime English because they allow students to interact with the language in various situations and develop their communication skills. The main idea is that students interact with each other and use English to achieve the goal of the game. This form of organising the learning process expands the capabilities of both the teacher and the students, encourages students to communicate in a foreign language within the group, and allows each student to personally get acquainted with the realities of foreign language communication and try them out without leaving the classroom. Role-playing games

have a number of advantages over traditional forms of foreign language teaching in a non-language university:

1. In a role-playing game, a higher level of communication is achieved than in traditional learning, since role-playing involves the implementation of specific activities (discussion of a project, participation in a conference, conversation with colleagues or classmates) [1].
2. Role-playing is a collective activity that involves the active participation of the whole group and each member of the group individually.
3. The performance of various tasks leads to a specific result, so that students feel satisfied with their joint actions and want to solve new problems.

Charts and diagrams are other effective methods of learning Maritime English because they allow learners to navigate and organise large amounts of information. Such charts and diagrams can include information about grammar, vocabulary, proverbs and sayings, and other useful materials. Learners can use these charts and diagrams as a means of revision and exam preparation.

Visualisation in language teaching helps to create conditions for sensory perception of information. It increases the effectiveness of learning, helps to master language elements in a meaningful way, and to do so with great interest. At the moment, the importance of visualisation is seen in the fact that it develops students' cognitive activity, arousing their interest in language learning, and expanding the amount of material they learn. In addition, visualisation helps to reduce fatigue, develop creative imagination, mobilise willpower and facilitate the whole learning process [2].

Conclusion. In the modern world, professional knowledge must constantly advance. The most effective use of reference diagrams and tables give students the chance to take charge of the learning process, participate actively, and develop their own unique language performance and way of acquiring and possessing new information. They are the most effective way to develop speech, lexical, and grammatical aspects and they can be used at any stage (activation of knowledge or

introduction of new material, consolidation or control of the acquired knowledge). Students can develop their analytical skill and critical thinking by using reference schemes in pairs. The skills gained by students include the ability to work with text (identify the topic and idea of a work, search for the necessary information, analyze it, and draw generalizations and conclusions), as well as grammatical rules. They also develop the capacity to hold a discussion, defend their point of view, and rationally present their opinions. Students have the chance to cultivate their personalities, learn the skills required for both professional and everyday life, and learn how to interact with others.

References:

1. Оліфіренко С.М. Методи вивчення англійської мови в технічному ВНЗ. *Світ науки*. 2017. - Т. 5, №2.
2. П'ятикоп І.Б. Розвиток професійної компетентності студентів немовних вузів у процесі навчання іноземних мов. *Virtus: Scientific Journal* . Editor-in Chief M.A. Zhurba. 2019, травень, 34. P. 112-116. URL: <http://conference-ukraine.com.ua/virtus>

*Scientific adviser: Oksana Tymofyeyeva,
PhD in Pedagogy, Ass. Professor of the Department of Humanities
Danube Institute of National University "Odessa Maritime Academy"*

УДК: 656.6:656.03

ПОРТОВІ ЗБОРИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ЇХ СТЯГНЕННЯ

Краєва Д. І. - курсант Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Портові збори – це платежі судновласників за відвідування портів та використання портової інфраструктури. Їх стягують у всіх портах світу, хоча називати можуть по-різному. В Україні із суден стягують сім зборів: корабельний, каналний, причальний, маячний, санітарний, якірний, адміністративний.

Також є плати за надання судну конкретної послуги: плата за агентські послуги; супервайзерська винагорода; лоцманський; буксирний; швартовий; збір за користування послугами посту регулювання руху суден; плата за роботу буксира при швартовних операціях; плата за використання плавзасобів та ін..

Нарахування зборів та плат за послуги, що надаються суднам у морських портах України, здійснюється з умовного обсягу судна, який обчислюється в кубічних метрах та дорівнює добутку трьох величин (довжина судна, ширина судна та висота борту судна), зазначених у мірjuвальному свідоцтві (головні розміри) або документ, що його замінює, така ситуація може призводити до виникнення невеликої похибки при розрахунках. Натомість в багатьох портах світу, для розрахунків використовується величина валового тоннажу (GT), яка внесена у обмірне свідоцтво згідно з Конвенцією про обмір суден ІМО.

Портові збори в різних країнах світу різні. Не існує уніфікованого підходу щодо переліку або розрахунку портових зборів та плат, тому кожна країна, а іноді й кожний порт сам визначає перелік та ставки портових зборів. Однак це може впливати на вартість суднозаходів, тому судновласники, та фрахтувальники будуть обирати порти, з найменшими витратами за суднозахід. Така ситуація призводить до того, що сучасні логістичні маршрути обираються

не з точки зору географічної доцільності, а за принципом мінімізації загальних логістичних витрат, в які включено й портові збори.

Портові збори можуть стягуватися як місцевими органами влади до місцевого бюджету, так і державою. Так наприклад (у Гамбурзі, деяких портах Данії та Португалії), місцева влада самостійно визначає рівень зборів, спрямування та порядок їх витрат, при цьому вона несе відповідальність за функціонування порту.

У Великій Британії, наприклад маячний збір, стягується на користь загальнонаукового фонду чи загальнонаціональної організації.

Портові збори можуть стягуватися до державного бюджету, при цьому окремим рядком вказується у доходній частині дохід від збору, у видатковій частині – витрати, пов'язані із забезпеченням тих функцій, для фінансування яких стягується збір. У разі перевищення витрат над доходами держава компенсує кошти, що бракують, з інших джерел.

В Україні портові збори стягуються та використовуються державним підприємством «Адміністрація морських портів України», яке має свої філії в усіх вітчизняних портах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Менеджмент сервисной деятельности на морском транспорте: учеб. пособие. Ч. 1: Основы морского агентирования / [Барышникова В. В. и др. ; общ. ред. В. В. Барышникова]. - 2011. - 260 с. - ISBN 966-7716-63-5.

*Науковий керівник – доцент кафедри управління в транспортній галузі
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Баришнікова Віра Вячеславівна*

УДК 37. 211.24

ДОСЛІДЖЕННЯ ІГРОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ ЯК ЗАСІБУ ІМІТАЦІЙНОГО МОДЕЛЮВАННЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ МОРСЬКОГО ФАХІВЦЯ

Пікульський І.Ю. – курсант 2 курсу, ОПП «Управління судновими технічними системами і комплексами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Величезний прогрес у технології та зручності використання програмного забезпечення відкрив широкий спектр можливостей для ініціатив поза межами ігрової сфери. Відеоігри стали невід’ємною частиною сучасного життя. Віртуальна реальність – ідеальне навчальне середовище. Освіта з використанням віртуальної реальності дає змогу наочно проводити лекції і семінари, тренінги, демонструвати тим, хто навчається, всі аспекти реального об’єкта або процесу, що в цілому дає колосальний ефект, покращує якість і швидкість освітніх процесів і зменшує їхню вартість. Технології віртуальної реальності дають змогу повною мірою використовувати те, що людина 80% інформації отримує з навколишнього світу з допомогою зору, при цьому люди запам’ятовують 20% того, що вони бачать, 40% того, що вони бачать і чують, і 70% того, що вони бачать, чують і роблять.[1] У результаті відбувається повне залучення студентів у навчальний процес, що підвищує їхню мотивацію й успіхи в отриманні знань. Отже, актуальним стає питання того, що ігрові та VR технології постають одним із основних засобів підготовки професійної діяльності морського фахівця.

У професійній освіті компетентнісний підхід висуває нові вимоги до навчання іноземної мови – іноземна мова покликаний забезпечити підготовку учасника міжкультурної та професійної комунікації, спеціаліста, здатного здійснювати професійну творчу діяльність іноземною мовою, що допоможе йому користуватися новітніми досягненнями світової науки та практики та

витримувати конкуренцію над ринком праці. Технологія віртуальної реальності у навчанні іноземним мовами може ефективно застосовуватися для вирішення приватних методичних завдань, таких як відпрацювання елементарних діалогів, запам'ятовування лексики, мовна розмовна практика і т. д. і повинна вбудовуватися в ширшу методологічну систему. У контексті комунікативних ситуацій та практики мови, віртуальна реальність перетинається з технологіями штучного інтелекту та розпізнавання мови. Незважаючи на те, що доступ до технологій віртуальної реальності поки не є масовим, у майбутньому можна з обережністю прогнозувати новий виток у розвитку індустрії онлайн-курсів VR, ефективно інтегрований у структуру онлайн курсу, надає більше можливості для практичного відпрацювання вивчених матеріалів. Моделювання професійних ситуацій, максимально наближених до реальних, а також навчання дією в цих ситуаціях можливе використання різних форм ігрового навчання. Постійне зростання морських перевезень вимагає забезпечення екологічної безпеки планети і належить до стратегічних цілей екологічна політика Конвенції ІМО (Міжнародної морської організації) в контексті сталого розвитку морської галузі. Виокремлюють п'ять основних переваг застосування AR/VR технологій (технологій доповненої – augmented reality, AR, та віртуальної – virtual reality, VR, реальності) в освіті: наочність (використовуючи 3D-графіку. Віртуальна реальність здатна не тільки надати відомості про саме явище, а й продемонструвати його з будь-якою мірою деталізації); безпека (техніка безпеки під час пожежі – можна занурити глядача в будь-яку з цих ситуацій без найменших загроз для життя); залучення (віртуальна реальність дає змогу змінювати сценарії, впливати на хід експерименту або вирішувати завдання в ігровій і доступній для розуміння формі. Під час віртуального заняття можна обрати правильний курс на якомусь кораблі); фокусування (віртуальний світ, який оточить глядача з усіх боків на всі 360 градусів, дасть змогу цілком зосередитися на матеріалі і не відволікатися на зовнішні подразники); віртуальні заняття (вигляд від першої особи і відчуття своєї

присутності в намальованому світі – одна з головних особливостей віртуальної реальності). [2] При дослідженні були опрацьовані матеріали, щодо використання застосування VR технологій, а саме: 1) встановлення на танкерах VLCC навігаційну систему з AR, де система виводить на монітори і планшети інформацію щодо інших суден на шляху руху судна, і суден в найближчих водах, інформацію про мілини, течії та погодні умови. Система інтегрує показання АІС і радарів з відео зображенням з камери на містку в режимі реального часу, і забезпечує візуальну підтримку членам екіпажу при несенні вахти та управління судном. Експерти компанії розраховують, що в майбутньому система гратиме ключову роль в розробці автономних суден;[5] 2) AR – окуляри, які являють собою електронну систему, яка здатна виконувати наступні функції: отримання та відображення інформації про швидкість руху судна, крен судна, глибину під кілем, місцезнаходження морського судна, відстані до портів, швидкість та напрям вітру. Демонстрація інформації відбувається через вбудований проектор на дисплеї окулярів на малій відстані перед однією із лінз.[4]

Отже, взаємодія з віртуальним світом обмежена можливостями комп'ютера, але обмежується не вимагає дорогого апаратного чи програмного забезпечення, є простим і ефективним у використанні. Раніше не було чіткого уявлення про те, як ефективно інтегрувати технології віртуальної реальності у навчальний процес, але зараз ця практика є найважливішим і невід'ємним етапом у підготовка майбутніх морських спеціалістів. Використання імітаційних технологій дозволило набути практичних навичок майбутніх морських спеціалістів новий рівень без загрози життю та здоров'ю людей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <https://fathom.world/video-gaming-technology-spurs-maritime-innovation/>
2. Юлія Трач VR-технології як метод і засіб навчання ISSN Online: 2312-5829. Освітологічний дискурс, 2017, № 3-4 (18-19). С.309-322

3. Snorre Hjelseth, Andrew Morrison, and Kjetil Nordby Design and Computer Simulated User Scenarios: Exploring Real-time 3D Game Engines and Simulation in the Maritime Sector IJDesign. Vol 9, No 3 (2015)
<http://www.ijdesign.org/index.php/IJDesign/article/view/1887/714>
4. S. A. Voloshynov, H. V. Popova, O. S. Dyagileva, O. V. Fedorova and N. N. Bobrysheva Seafarers high quality training provision by means of VR technologies in the context of maritime transport sustainability. IOP Conference Series: Earth and Environmental Science. 1049 (2022) 012022 doi:10.1088/1755-1315/1049/1/01202
5. <https://www.youtube.com/watch?v=Ioepw3am-KY&t=4s>

*Науковий керівник – старший викладач кафедри ГД ДІ НУ «ОМА»
Константинова Тетяна Миколаївна*

УДК 656.073.235

ПЕРЕВАНТАЖУВАЛЬНЕ УСТАТКУВАННЯ КОНТЕЙНЕРНИХ ТЕРМІНАЛІВ

Рябов Є.В. – курсант Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна

У великих морських портах для перевантаження різних видів вантажів застосовуються певні типи порталних кранів з характерними основними вузлами та конструктивними особливостями. Свої особливості мають контейнерні термінали.

Перспективним напрямом у транспортній інфраструктурі продовжує залишатися перевезення контейнерів. Контейнерні перевалки здійснюються

мінімальною кількістю перевантажувальних робіт, тим самим зменшують транспортні витрати та прискорюють оборот транспортних засобів.

Багатотоннажні контейнери класифікуються на: загального значення (універсальні), особливого значення й для спеціальних вантажів. Великотоннажні універсальні контейнери мають вагу брутто рівну 10 т і більше. Вони обробляються на спеціальних портових комплексах та перевантажуються універсальними порталними кранами, які забезпечують повне виключення пошкоджень контейнерів. Відповідно до стандарту ISO 668 та ДСТУ ISO 668:2015 «Вантажні контейнери серії 1. Класифікація, розміри та номінальні характеристики (ISO 668:2013, IDT)», міжнародні транспортні лінії використовують контейнери вантажопідйомністю брутто 30 т - типу 1А, 1АА, 25 т- типу 1В, 1ВВ, 20 т - типу 1С, 1СС та 10 т - тип 1D [1, 2].

Одним із найбільш часто застосовуваних у вантажно-розвантажувальних роботах у морських та річкових портах є порталні крани, які призначені виконувати процес переміщення вантажів.

При збільшенні показників вантажообігу для досягнення більшої продуктивності обробки спеціалізованих складів встановлюють сучасні контейнерні крани – наприклад компанії Liebherr типів STS, RTG, RMG, LPS або LHM.

Контейнерний мостовий кран STS (рис.1) розташовується на берегових лініях контейнерного терміналу, в безпосередній близькості до суден. Контейнерні крани STS класифікуються на: Panamax - кран STS, який експлуатують для роботи з суднами шириною 12 - 13 контейнерних рядів; Post Panamax - кран STS, що працює із суднами, що включають 18 контейнерних рядів; Super-Post Panamax - крани STS, призначені для роботи з суднами шириною 22 контейнерних рядів.

Робота причального крана STS полягає у русі візка зі встановленим спредером (спеціальний навісний пристрій для автоматичного захоплення транспортних контейнерів) вздовж надводної консолі. Після того, як спредер був доведений до об'єкта, він захоплює контейнер, який піднімається та переміщається з судна на причал або трейлер тягача. Звідси контейнер слідкує на складську площу. Для того щоб зменшити витрату енергії при кожному підйомі контейнера, була передбачена оптимізація моменту, що крутить, шляхом впровадження приводу зі змінним струмом. Перевага електромеханічної системи мікропереміщень спредера полягає у більш точному позиціонуванні об'єктів порівняно з гідравлічною системою [3].

RTG-кран, що має пневмоходову систему (рис. 2), призначений для укладання контейнерів на складі. Основні характеристики: вантажопідйомність під спредером - 41, 50, 61, 65 т; проліт - 23, 47, 26,4 м; максимальна висота підйому - 15,5, 18,5, 21,5, 24,5 м.

Кран RTG може бути 8-ми та 16-тиколісним. При здійсненні повороту кран залучає допоміжні дизельні генератори, які забезпечують значну економію енергії. Встановлений на крані ультразвуковий пристрій запобігає зіткненням з іншими об'єктами. Пристрій блокування роботи машини при фіксації перевищення допустимої швидкості вітру та система, спрямована на завчасне встановлення перевантаження, мінімізують виникнення аварійних подій [3].

Крани типу RMG (рис. 3), пересуваючись рейками, штабелюють 20- і 40-футові контейнери. Коля більшого розміру забезпечує їм крім стійкості ще й більшу продуктивність, тобто дозволяє обробляти більше рівнів штабелів, і тим ефективніше використовувати складську територію. Має такі функції, як захист від повороту контейнера, центр мас якого неприпустимо зміщений, та його протирозгойдування.

Портальні крани RMG мають такі характеристики: вантажопідйомність під спредером - 30, 40, 40,5, 41 т; проліт - 30, 40, 43, 45 м; максимальна висота

підйому - 12,5, 15,3, 18,2, 21,1 м. Електроприводні перевантажувачі RMG, на відміну від кранів RTG на пневмоході, мають більш високі показники вантажопідйомності, тим самим забезпечують перевантаження більшої кількості контейнерів з дороги на рейки. Недоліком кранів RMG є обмежена мобільність через рейковий хід [3].

Як альтернатива виступає повноповоротний порталний кран LPS. (Рис. 4). Він є мобільним портовим краном, який має портал в якості ходової частини, встановлений на рейки. Вантажопідйомність до 124 т та максимальний виліт стріли до 48 м може переміщати до 38 контейнерів за годину.

Кран здатний обслуговувати як вантажні судна середнього розміру, так і надвеликі контейнеровози, які мають ширину до 22 рядів контейнерів. Портальний мобільний кран LPS має необмежену мобільність, оскільки робить пересування завдяки ходу на пневмоколесах. Такий тип приводу дозволяє переміщати кран з одного причалу на інший, проте опорні плити, що розташовуються в ходовій частині, дозволяють використовувати кран на причалах з рейками або без. Єдина система колісної групи також забезпечує легкість проходження по нерівній поверхні. Також є мобільні портові крани типу LHM з вантажопідйомністю до 300 тон [3].

Узагальнюючи вищесказане, можна зробити висновок, що двома ключовими критеріями при порівнянні кранів є їх вантажопідйомність і мобільність. Крім цих критеріїв, безумовно, необхідно прагнути модернізації всіх систем устаткування. Так, наприклад, великі порти, термінали яких обробляють більше сотні тисяч тон вантажів, потребують впровадження кранів STS, вантажопідйомність яких забезпечить максимальну швидкість обробки вантажу. Однак, у невеликих терміналах портів достатньо застосування універсального більш дешевого перевантажувального обладнання, такого як порталних кранів, здатних використовуватися при перевантаженні вантажу з різними технологічними характеристиками.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Веб сайт. URL: http://online.budstandart.com/ru/catalog/doc-page?id_doc=77596 (дата звернення 27.09.2022).
2. Веб сайт. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/ISO_668 (дата звернення 27.09.2022).
3. Веб сайт. URL: <https://www.liebherr.com/ru/rus/продукты/морские-краны/портовое-оборудование/портовое-оборудование.html> (дата звернення 27.09.2022).

*Науковий керівник - старший викладач
кафедри навігації і управління судном
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Старцев Олексій Миколайович*

УДК 656.621

КЛЮЧОВІ ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ РІЧКОВИХ ІНФОРМАЦІЙНИХ СИСТЕМ УКРАЇНИ

Сердюченко В.В. – курсант 3-го курсу спеціалізації 271 «Навігація та управління морськими судами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Актуальність теми дослідження не викликає сумніву, оскільки об'єктивне зростання і глобалізація світової економіки, якісні зміни в економіці України, якісне збільшення інтенсивності і обороту транспортних потоків, зміна масштабів комп'ютеризації систем управління і моніторингу різних економічних і просторових процесів вимагають інтелектуальної підтримки управління цими процесами.

Особливою закономірністю розвитку стає посилення конкурентного протистояння операторських підсистем і формування інтеграційних взаємодій. Ці процеси спрямовані на досягнення збалансованості стану вантажопотоків і

провізної здатності суден торгового флоту. Однак цей процес ускладнюється внаслідок пасивності цінових характеристик основних сегментів торгового судноплавства. Тому провідні судновласницькі структури в основі розвитку використовують інноваційні проекти. Крім того, система адміністрування параметрів безпеки торгового судноплавства на основі посилення стандартів і правил з боку Міжнародної морської організації обмежує діяльність субстандартних судновласницьких структур.

Основна ознака сучасного розвитку світового господарства – це розгортання процесів глобалізації, які суттєво впливають на систему міжнародних економічних відносин, визначають тенденції розвитку національних економік, посилюючи їх взаємозв'язок. Важливого значення набуває пошук оптимальних схем організації та обслуговування транснаціональних товаропотоків з урахуванням динамічного зростання, виникнення якісно нових вимог до ефективності перевезень і питань управління ними, при цьому виникає необхідність підвищення точності планування, аналізу та економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих їх елементів.

Переваги транспортної індустрії, а саме морські та річкові вантажоперевезення, вимагають повноти сервісного обслуговування, короткостроковості ремонту, найбільш вигідних умов перевезення вантажу. Для забезпечення високоточного режиму диференціальної навігації, а також точного визначення необхідних геодезичних і геоінформаційних параметрів необхідне використання мережі опорних станцій з мінімальним просторовим рознесенням. Проблема полягає у покритті необхідного простору, тому це питання є дуже актуальним.

Шляхом вирішення питань про створення глобальних загальнодоступних баз даних геоінформаційної та супроводжуючої геофізичної інформації, на наш погляд, є створення автономних інформаційних станцій, які є складником інформаційної системи. Створення автоматичних систем контролю руху суден

на внутрішніх водних шляхах за допомогою річкової інформаційної служби (РІС) нині є дуже важливим та актуальним завданням. Це відповідає вимогам створення системи міжнародним товариствам ІМО, кодексам і положенням. В якості прикладу можна навести ІМО MODEL COURSE 7.03., 1.25. та інші.

Будь-яка внутрішня потреба в інноваціях для утримання позиції торгового флоту коригується необхідністю розширення інтермодальних транспортних технологій, розвитку і поліпшення якості логістики, удосконаленістю інформаційних систем. На жаль, в Україні навіть при формуванні транспортних стратегій як до 2020, так і до 2030 років представлені тільки гасла «створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг» і не розкриті ані механізми, ані інструментарій досягнення основних цілей. При цьому ринок транспортних послуг в силу альтернативності технологій і кількості учасників характеризується конкурентним середовищем.

Проблемі розвитку морського транспорту з позиції альтернатив розвитку присвячено низку досліджень. Аналіз літературних джерел показав, що річкові інформаційні служби в Україні є нововведенням останніх років і раніше цьому поняттю не приділялося достатньої уваги, тому ще багато моментів, які варто було б розглянути, залишилися поза увагою.

Дослідники розглянули питання моніторингу, підвищення безпеки судноплавства та ефективності управління транспортним процесом на внутрішніх водних шляхах на основі розробки систем інформаційного забезпечення диспетчерської служби. Представлений ним аналіз світового і вітчизняного досвіду побудови інформаційно-диспетчерських систем безпосередньо пов'язаний із корпоративними річковими інформаційними службами на внутрішніх водних шляхах.

Проблемам розвитку транспортної логістики в Україні присвячені дослідження багатьох зарубіжних і вітчизняних дослідників: М.О. Устенко, В.Л. Дікан, Л.Г. Сейончика, Б.А. Анікіна, О.О. Бакаєва, Д.Дж. Бауерсокса, А.А. Смехова, Р.Р. Ларіна, Л.Б. Міротіна, А.Г. Некрасова, І.М. Неруш, Т. Прокоф'єва

та інших. У своїх роботах вони досліджували проблеми транспортної логістики, пов'язані з оптимізацією транспорту в логістичних системах. Нині вплив логістики на ефективність транспортно-технологічних комплексів морських і річкових портів не повністю досліджений, ця проблема ще не повністю вирішена.

Основною метою дослідження є проблеми та перспективи розвитку транспортної галузі України. Щоб краще їх зрозуміти, наведено приклади використання існуючих перспективних різновидів ІТ- технологій, річкових інформаційних систем, логістичних методик при плануванні вантажних перевезень до інфраструктури морського транспорту не тільки України, але й деяких зарубіжних країн.

Урядом України було визначено необхідність модернізації системи управління рухом флоту, забезпечення міжнародних стандартів безпеки судноплавства. Існуюча система не відповідає таким стандартам з точки зору технічної оснащеності і застосовуваних технологій управління.

Під РІС розуміються гармонізовані інформаційні служби, які сприяють управлінню рухом суден і перевезеннями в сфері внутрішнього судноплавства у взаємозв'язку з іншими видами транспорту. РІС покликані сприяти безпечному та ефективному процесу перевезень і найбільш повному використанню можливостей внутрішніх водних шляхів. Концепція річкових інформаційних служб, які становлять одну з найістотніших змін у секторі внутрішніх водних шляхів протягом останніх десятиліть, спрямована на узгоджену реалізацію інформаційної служби з метою підтримки руху і управління транспортом. Реалізація РІС дозволить не тільки поліпшити безпеку й ефективність трафіку внутрішніми водними шляхами, але й підвищити ефективність транспортних операцій загалом. РІС забезпечують вирішення низки управлінських завдань у внутрішньому судноплавстві. Ці завдання пов'язані з поставленими цілями і вирішуються у трьох різних сферах. Під

управлінням перевезеннями розуміється управління транспортним ланцюжком поза рамками судноводіння.

У зв'язку зі зростаючою потребою в обміні інформацією між зацікавленими сторонами у внутрішньому суднопластві, а також між внутрішнім судноплаством та іншими видами транспорту РІС починають відіграти все більш важливу роль у транспортній логістиці. У той час інформація, пов'язана з рухом, має важливе значення в аспектах безпеки і для державних структур. Така інформація здебільшого зосереджена на ефективності перевізного процесу і є важливою для комерційних користувачів, наприклад транспортних логістичних компаній. Застосування створених автоматичних систем інформування та підтримки судноводія при прийнятті рішення на внутрішніх водних шляхах дозволять на кінцевому етапі виконання виключити судноводія із процесу управління судном.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Транспортна стратегія України на період 2020 року. Київ : Міністерство інфраструктури України, 2011. 64 с.
2. Шевченко М. Maersk: логистическое решение «под ключ» // Порты Украины, № 6(188), 2019. С. 36–37.
3. Котлубай А.М. Проблемы теории и практики развития морского транспорта Украины. Одесса : ИППриЭЭИ НАН Украины, 2011. 268 с.
4. Sotnichenko L., Solokha D., Bessonova S. Justification of business entities development based on innovate principles // Academy of Strategic Management Journal. Volumt 17. Issu 5, 2018. URL: <https://www.abacademies.org/articles/justification-of-business-entities-development-based-on-innovative-principles-7553.html>.

5. Бояров А.В. Исследование информационного обеспечения систем диспетчерской службы речных автоматизированных систем управления движением судов : дис. канд. тех. наук. СПб : СПГУВК, 2005, 195 с.

6. Морозова Е. Логистика в условиях карантина: есть ли шанс на восстановление / Лига 360, 2020 : веб-сайт. URL: https://biz.ligazakon.net/ru/analytics/195323_logistika-v-usloviyakh-karantina-est-li-shans-na-vostranovlenie.

7. Кумеков Р. Новая эра логистики. Международный журнал судоходство. 2020. URL: [https:// sudohodstvo.org/novaya-era-morskoj-logistiki/](https://sudohodstvo.org/novaya-era-morskoj-logistiki/).

8. Моряков К. Проект для развития морской отрасли // Порты Украины, № 1(173) 2018. С. 32–35.

9. Колегаев І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса : НУ «ОМУ», 2017. 332 с.

10. Колегаев І.М. Принципи конкурентного розвитку спеціалізованого судноплавства глобальної морської індустрії. Одеса : НУ «ОМУ», 2017. 332 с.

*Науковий керівник- асистент кафедри навігації і управління судном, капітан
дального плавання Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія», Україна
Шульга Юрій Миколайович*

УДК: 656.6:339

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЕКСПОРТУ ЗЕРНОВИХ ЧЕРЕЗ ДУНАЙСЬКІ ПОРТИ

Стеценко Т.В - курсант Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Оскільки виробництво продуктів харчування є першочерговою умовою виживання населення, сільське господарство є найважливішим сектором національної економіки в кожній державі та суспільстві. Воно зачіпає інтереси

кожної людини. Сільське господарство відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку ринкової економіки.

Україна є вагомим учасником світового ринку зерна, однією з країн, що забезпечують глобальну продовольчу безпеку, і має потенціал для нарощування експорту зерна. Наша країна входить до п'ятірки найбільших світових експортерів зерна за обсягами експорту [3]. Агроекспорт є однією з найприбутковіших галузей економіки. До війни експорт зерна був одним з основних способів надходження іноземної валюти до державного бюджету.

Українська сільськогосподарська галузь значно постраждала внаслідок вторгнення росії на українську територію. Це призвело до значних матеріальних і грошових втрат, порушень логістики та втрат врожаю. Значна кількість сільськогосподарської техніки та обладнання, а також мільйони тонн зерна були вивезені з окупованої території України. Численні зерносховища також були зруйновані обстрілами, а частина родючих українських земель була вкрита мінами та іншими вибухонебезпечними предметами [1].

Непрацюючі порти в Маріуполі, Бердянську, Скадовську та Херсоні є ще одним фактором, що обмежує український експорт зерна. Кораблі тимчасово не можуть ні зайти, ні вийти з них. Поставки здійснюються залізничним або автомобільним транспортом, а флот, який там базується, частково обслуговується портами Миколаїв, Ольвія, Південний, Одеса та Чорноморськ. Крім того, зараз суднам складно заходити в ці порти або виходити з них. Іншими словами, наразі лише три українські порти відкриті для перевезень: Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ.

Однак перевезення зернових автотранспортом та залізницею значно підвищує витрати на доставку, що впливає на ціну зернових на світовому ринку. Нажаль, іншим країнам світу (Бразилія, Індія та ін.) не вдалось забезпечити ніші, які традиційно зберігались за українськими зерновими, це пов'язано не лише з обсягами зернових, а також з такими показниками, як якість та ціна.

Ми починаємо новий сільськогосподарський рік з досить високими запасами, які становлять 36% від минулорічного споживання. USDA прогнозує, що запаси

скоротяться до 34% споживання до кінця 2022/23 сільськогосподарського року. Однак більше половини цих запасів знаходиться в Китаї, який накопичує зерно протягом декількох років. Ці запаси, швидше за все, недоступні для світових ринків. (якщо припустити, що вони точно оцінені). Запаси за межами Китаю є нижчими за середній рівень, але не настільки низькими, як у 1996, 1997, 2004, 2007 чи 2008 роках [2].

Останнім часом вітчизняні експортери зернових шукають нові маршрути, і як альтернатива розглядаються саме порти Дунайського регіону.

Пошук способів доставити цю пшеницю до тих, хто її потребує в усьому світі, матиме вирішальне значення для уникнення продовольчої кризи. Це не означає заборону (або регулювання) експорту, як це робить Індія, а скоріше допомогу країнам з низьким рівнем доходу в закупівлі пшениці, подоланні обмежень у ланцюгах постачання та налагодженні експорту з України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Аналітична довідка про зерновий ринок та стан потужностей для зберігання зерна в Україні (станом на 30 листопада 2022 р.). URL: <https://kmzindustries.ua/news/analitichna-dovidka-pro-zernovij-rinok-ta-stan-potuzhnostej-dlja-zberigannja-zerna-v-ukraini-stanom-na-30-listopada-2022>.
2. Виробництво пшениці 2022: де і скільки пшениці зберуть у світі? [Електронний ресурс] : Latifundist.com. URL: <https://latifundist.com/blog/read/2904-virobnitstvo-pshenitsi-2022-de-i-skilki-pshenitsi-zberut-u-sviti>
3. Україна: ФАО активізує зусилля для збереження майбутнього врожаю та забезпечення експорту зернових культур [Електронний ресурс] : Організація Об'єднаних Націй України. URL: <https://ukraine.un.org/uk/188978-україна-фао-активізує-зусилля-для->

збереження-майбутнього-врожаю-та-забезпечення-
експорту#:~:text=Україна%20входить%20до%20п%27ятірки,понад%20
45%20мільйонів%20тонн%20зерна.

*Науковий керівник – доцент кафедри управління в транспортній галузі
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Баршнікова Віра Вячеславівна*

УДК 37. 211.24

ЩОДО ВИКОРИСТАННЯ ІНТЕРНЕТ-РЕСУРСІВ НА ЗАНЯТТЯХ З ІНОЗЕМНОЇ МОВИ ПІД ЧАС ПІДГОТОВКИ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Ташев М.М. – курсант 3 курсу, ОПП «Управління судновими технічними системами і комплексами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Потенціал використання інтернет-ресурсів величезний. Глобальна мережа інтернет створює ситуацію, в якій здобувач освіти та викладач можуть отримати доступ до всієї необхідної інформації (міжнародні навчальні матеріали, новини про життя молоді, газетні та журнальні статті, необхідну літературу) з будь-якої точки світу. Нові інформаційні технології – це не тільки нові технічні засоби, але й нові форми та методи навчання, нові підходи до підготовки та викладання.[1] Сучасні освітні технології, такі як метод проєктів, інформаційні технології та використання інтернету, дозволяють реалізувати особистісно-орієнтований підхід до навчання, забезпечують індивідуалізацію та диференціацію навчання з урахуванням здібностей, рівня підготовки та інтересів студентів. Стрімке впровадження інформаційних процесів у різні сфери життя вимагає розробки нових освітніх

моделей, заснованих на сучасних інформаційних технологіях. Використання комп'ютерних технологій, зокрема у викладанні професійної іноземної мови, докорінно змінило підхід до розробки навчально-методичних матеріалів у цій галузі. Основними цілями навчання професійноспрямованої іноземної мови є формування і розвиток комунікативної культури у майбутній професії та навчання їх практичному оволодінню професійно-орієнтованою іноземною мовою. Завдання фахівця – створити умови для практичного оволодіння мовою кожним студентом і вибрати такий метод навчання, який дозволяє кожному проявити свою активність і творчість. Завдання науково-педагогічного працівника – активізувати пізнавальну діяльність курсантів та студентів в процесі вивчення професійної іноземної мови.

Форми роботи з використанням комп'ютерних навчальних програм на заняттях англійської мови включають вивчення лексики, відпрацювання вимови, інтерактивне та монологічне навчання, навчання письму та відпрацювання граматичних навичок. [2] Можливості використання інтернету безмежні. Універсальний інтернет дозволяє здобувачам вишу і викладачам отримувати доступ до важливої для них інформації з будь-якої точки світу. За допомогою інтернету на заняттях можна вирішити цілий дидактичний комплекс завдань: сформувати навички читання, удосконалити знання письмової мови, поповнити словниковий запас учнів, створити у здобувача мотивацію до вивчення англійської мови. Протягом практичного заняття також можна використовувати мультимедійні онлайн-ігри, доступні на різних освітніх сайтах.[3] У таких іграх учасники взаємодіють у реальному часі з віртуальним середовищем, створеним за допомогою комп'ютера. Багато сайтів з вільним доступом пропонують широкий вибір онлайн-ігор для розвитку різних мовних навичок. Дуже часто ці сайти являють собою групи веб-сторінок, згрупованих відповідно до мовного рівня. Кожна група містить багаторівневі квести. Студентам пропонуються різноманітні завдання, такі як розгадування кросвордів, заповнення пропущених букв, встановлення

відповідності між малюнком і словом, вибір правильної відповіді та інше. Успішне виконання одного завдання дозволяє учневі перейти на наступний етап, збільшуючи складність матеріалу.

Постійний моніторинг засвоєння лексики та граматики можна здійснювати за допомогою автоматизованого онлайн-тестування з використанням таких сайтів та відповідних мобільних додатків. Цей ресурс корисний тим, що дозволяє викладачам відстежувати процес тестування в режимі реального часу. Сайти <https://quizlet.com/uk> або <https://kahoot.com> та інші являють собою архів тестів з різних тем і дозволяє вчителям надавати здобувачам будь-який тест, переглядати їхні відповіді та аналізувати помилки. Ресурс використовується наступним чином: викладачі заходять на сайт та обирають тест з потрібної теми або створюють власний тест з можливістю зберегти його в загальному архіві. Здобувачі заходять на той самий сайт зі своїх мобільних пристроїв, проходять тест і натискають на варіант відповіді на своєму смартфоні. Всі відповіді студентів миттєво відображаються на екрані. Студенти можуть бачити загальну кількість правильних і неправильних відповідей. В кінці тесту виводиться таблиця результатів, в якій відображаються бали, отримані кожним курсантом або студентом. Результати цього контролю можуть дати нову мотивацію для підготовки до наступного тесту. Важливо пояснити здобувачам вищу, що тестове завдання, як і всі інші завдання на занятті, є частиною нормальної та необхідної роботи на шляху до оволодіння іноземною мовою, що є бажаним результатом.

Всі переваги організації роботи з інтернет-ресурсами на практичних заняттях очевидні. Однак, плануючи інтернет-заняття, завжди необхідно оцінювати, наскільки це виправдано і чи не існує інших, більш ефективних засобів досягнення поставлених цілей. Плануючи інтернет-заняття, важливо пам'ятати, що він вимагає від викладача ретельного відбору навчальних матеріалів, їх попереднього опрацювання і, звичайно ж, сучасних

педагогічних технологій, що відповідають принципам особистісно-орієнтованого підходу. На завершення хотілося б підкреслити, що інтернет пропонує безліч можливостей для підвищення якості викладання професійної іноземної мови та мотивації навчання. Він є чудовим помічником в організації навчального процесу, тобто у навчанні різних видів мовленнєвої діяльності. Однак, незважаючи на безліч очевидних переваг інтернету, багато фахівців, які виступають за активне використання інтернету в освітній практиці і впровадження нових технологій в навчальний процес, в залежності від аспекту і мети навчання використання інтернету на заняттях, не переконані в тому, що розумне, методично обґрунтоване, строго дозоване і пропорційне використання інтернету на заняттях є необхідним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Afanasyeva N.A. Information and communication technologies in teaching a foreign language/ N.A.Afanasyeva// educational technology. 2009. N 2.
2. Currier, Listening in the web environment. Internet-resources and programs to assist a teacher of a foreign language/m. Currier; Lane. from English. O. Korchazhkina//ICT in education. 2009
3. Рашатова Ж.Б., Нуржанова Ж.Ж. Use of internet resources in foreign language lessons // Материалы XI Международной студенческой научной конференции «Студенческий научный форум» URL: <https://scienceforum.ru/2019/article/2018010691>

*Науковий керівник - старший викладач кафедри гуманітарних
дисциплін Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Константинова Тетяна Миколаївна*

УДК: 656.614.3

СУДНО POWER ARK: АНАЛІЗ ДУНАЙСЬКИХ ПЕРСПЕКТИВ ТРАНСПОРТУВАННЯ ЧИСТОЇ ЕНЕРГІЇ

Черногор О.В. - курсант, спеціалізація 271.02 «Управління судновими технічними системами і комплексами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Актуальність досліджень. Наразі, як у всьому світі, так і в Україні, стоїть гостра необхідність використання енергії відновлюваних джерел, в т. ч. вітрової енергії. Вітрові електростанції будують на відкритих місцевостях з частими сильними вітрами, в т. ч. в акваторії морів. Однак вітрові електростанції не розташовані поруч із споживачами енергії. Місця генерації вітрової енергії та місця її споживання розділяють великі відстані, тому виникає проблема передачі енергії. Передача електроенергії підводними кабелями - це складне інженерно-будівельне завдання в будь-якій локалізації, а землетруси і бурхливе море унеможливають доцільність їх установки та обслуговування. Землетруси та шторми дестабілізують електропостачання, призводять до відключення кабелів і вимагають постійного ремонту. Для вирішення проблеми передачі вітрової енергії на великі відстані японська компанія PowerX пропонує перевозити вітрову енергію судном Power Ark (в перекладі з англ. *енергетичний ковчег*). Це автоматизоване судно для транспортування енергії в акумуляторах забезпечує передачу енергії від плавучих морських вітряних електростанцій в порти без необхідності використання підводних кабелів [1]. Такі судна забезпечать стабільне рішення для світової передачі енергії, зможуть транспортувати енергію між будь-якими двома портами на планеті, покращать менеджмент світового енергетичного ринку, та енергетичного ринку України. Тому аналіз перспектив транспортування чистої енергії судном Power Ark є актуальною науково-технічною задачею, та обумовлює мету роботи - для

підвищення рівня розвитку компетентнісних якостей фахівців морської галузі в умовах професійного становлення *проаналізувати можливість доставки чистої енергії судном Power Ark в українські порти на Дунаї.*

Основна частина. Судно «Power ARK 100» (рис.1), одне із суден серії Power Ark – це тримаран, який проходить до 300 км на електроживленні, може використовувати біодизельне паливо, призначений для перевезення 100 акумуляторних батарей потужністю понад 200 МВтч, що достатньо для щоденного споживання електроенергії 22 тис. домогосподарств. Всі судна серії Power Ark оснащені гідролокатором, лідаром, АІС, радаром, датчиками погоди, програмним забезпеченням для автономної навігації і сенсорним обладнанням, включаючи системи GNSS-GPS, INS, FOG/ARHS, PPU і запобігання зіткнень.

Акумуляторні батареї можна завантажувати/розвантажувати, заряджати і розряджати з судна, що забезпечує велику гнучкість передачі енергії. *Характеристики* судна наступні: довжина 100.5 м, ширина 21.9 м, осадка 6.5 м, водотоннажність 3,200 т, запас ходу на електроживленні 100 - 300 км, середня швидкість 10 вузлів, максимальна 14 вузлів, максимальна потужність акумуляторних батарей 222 МВт-год.

В результаті аналізу встановлено наступні *переваги*: 1) передача енергії між будь-якими двома портами на планеті; 2) мінімальний негативний вплив судна на довкілля; 3) можливість вибору, коли і кому передавати електроенергію, або відводити енергію в електромережу; 4) зниження витрат на установку і обслуговування глибоководних ліній електропередач; 5) стійкість та надійність передачі енергії під час землетрусів.

Перше пілотне судно буде розроблено компанією PowerX в партнерстві з компанією Imabari Shipbuilding і має бути завершено в 2025 році. Перший прототип корабля перевірить всі функції судна в японських водах, включаючи збір енергії і передачу на берег. Компанія PowerX буде завод, який вироблятиме не тільки морські акумулятори, необхідні для Power Ark, але й інші типи систем накопичення енергії, такі як швидкі зарядні пристрої для

електромобілів, будинкові та мережеві батареї. Компанія PowerX, впроваджуючи інновації разом з суднобудівельниками, операторами вітряних електростанцій, логістичними та енергетичними компаніями, прагне змінити світове споживання та передачу вітрової енергії; надає гнучке рішення, яке можна адаптувати до потреб ринку і регіональних особливостей, не обмежуючись Японією; та прискорює глобальне впровадження відновлюваних джерел енергії.

Передача вітрової енергії має велике значення для енергетичної галузі України, як під час ворожих ракетних атак на енергетичні об'єкти, так і під час відновлення в повоєнний період. Для встановлення можливості переходу судна Power Ark з Чорного моря по Дунаю ми проаналізували карти глибин р. Дунай від 0 км до 100 км від Чорного моря. Глибини Дунаю з 0-го до 22-го км, це діючий судновий вхід у ріку Дунай, глибини у цьому районі складають від 1 м біля берега, до 6-7 м при вході в гирло (рис.2). Судно Power Ark має осадку 6.5 метрів, тому захід в гирло є проблематичним.

Глибини ділянки біля м. Вилкове (від 22 до 45 км) складають від 8 до 10 м, і місцями сягають майже 20 м, що достатньо для проходження судна (рис. 3).

Глибини ділянки біля м. Кілія (від 45 до 67 км) змінюються від 10 до 15-17 м по середині Дунаю, на цій ділянці судно також пройде (рис. 4).

Глибини ділянки біля м. Ізмаїл (від 67 до 95 км) складають від 10 до 15 м, місцями сягають 20 м (рис. 5). Судно у цьому районі здатне пройти вгору по Дунаю, до Ізмаїльського порту, розгрузитися та повернутися до моря заряджати акумулятори.

Отже, з усіх розглянутих ділянок ріки Дунай, найбільш проблемна ділянка для заходу судна Power Ark з 0-го до 22-го км. Поглиблення цієї ділянки проблематично, оскільки це заповідна зона, і дуже важко отримати дозвіл на днопоглиблювальні роботи від екологічних організацій наших

міжнародних партнерів. Одним із напрямків рішення може стати перевантаження в наших чорноморських портах акумуляторів з судна Power Ark на менш габаритне та вантажомістке судно, здатне доставляти акумулятори ввверх по Дунаю.

Висновки. В роботі розглянуті характеристики та переваги судна Power Ark для транспортування вітрової енергії, що дозволить покращити менеджмент світового виробництва, передачі та споживання вітрової енергії. Зроблено аналіз можливості транспортування судном чистої енергії по річці Дунай в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. PowerX Reinventing Offshore Energy Transfer with Power Ark Vessels. URL: <https://www.offshorewind.biz/2022/05/26/powerx-reinventing-offshore-energy-transfer-with-power-ark-vessels-guest-post/> (дата звернення 10.04.2023)

*Науковий керівник - к.т.н., доц. кафедри УТГ Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія»
Яремчук Світлана Олександрівна*

СЕКЦІЯ №2

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНИХ АСПЕКТІВ РОЗВИТКУ ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ МАЙБУТНІХ ФАХІВЦІВ

UDC: 378.937

PECULIARITIES OF FORMING ANGLOLINGUAL PROFESSIONAL COMMUNICATIVE COMPETENCES OF FUTURE MANAGERS IN THE MARITIME TRANSPORT INDUSTRY

Zeliaskov V. Ya. – Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Head of the Department of Humanities, Danube Institute of the National University «Odessa Maritime Academy», Ukraine

Today, professional training of a specialist to be capable of successfully solving professional tasks, ready to perform professional functions in an English-speaking environment, is of particular importance. The professional English language training has become an integral and important component of the professional training of future managers in the field of sea and river transport, and the result of training is the formation of students' readiness and ability for intercultural communication, practical mastery of English-language communicative competences, that is, the ability to match language tools with specific goals, situations, conditions and tasks of professional speech communication.

At the same time, learning professional English plays a decisive role, being a unique educational discipline in terms of content, purpose and tasks which have a huge potential for the formation of professional competencies of the future specialist.

On the other hand, increasing the role of learning professional English in higher educational institutions is an urgent issue that arose in connection with the integration of Ukraine into the European and world educational spaces, the need to compete decently in the conditions of the global labour market. Therefore, the modern higher schools face the task of forming only a competitive professional who becomes a multicultural personality.

The concept of foreign language communicative competences in the pedagogy and methodology of teaching foreign languages has been studied by both foreign and domestic scientists (I. Bim, L. Birkun, N. Gez, D. Himes, S. Kozak , A. Khutorskyi,

G. Kitayhorodska, V. Kostomarov, N. Lavrov, S. Savignon, S. Savignon, M. Swain, O. Tsokur, O. Tymofieieva and others,).

As it is noted by Z. Kornieva in most studies the student's professional foreign language communicative competence appears, first of all, as the ability to perform communicative speech behaviour in accordance with the tasks of specific situations of foreign language communication, in education, mainly external, symbolic similarity is reproduced, and not the integral content of professional activity, related to the use of a foreign language. As a result, the formation of a student of a higher non-language educational institution of such professional competence into the structure of which a foreign language component would be organically integrated remains unresolved [1].

Using a professionally oriented foreign language the specialist uses general and communicative speech competences [2]. English professional communicative competence consists of certain components: linguistic, that is, lexical, phonological, syntactic knowledge and skills and other parameters of the language as a system; sociolinguistic i.e. sociocultural conditions of language use, social convention, such as: rules of politeness, norms that regulate relations between employees, subordinates, partners, etc.) and pragmatic i.e. functional use of linguistic means of the English language. So, the professional communicative speech competence of the future manager is realized in the performance of various types of speech activity, namely: perception, awareness, reproduction.

Acquiring English-language professionally oriented competence will allow a future specialist in the field of management to perform various types of work with original literature in the specialty, namely: understand the content, be able to obtain the necessary information, translate or abstract the necessary material; have monologic and dialogic speech skills; have the skills of both oral and written translation from a foreign language into the native language and vice versa; know the basics of keeping business documentation in English, conduct business correspondence, negotiations, etc.; use dictionaries and reference material when

translating; to be able to express thoughts concisely and precisely; to be able to use the means of modern information technologies during communication and information transfer.

Thus, the essence of the process of forming the English-speaking professional communicative competence of future managers in the maritime industry can be logically considered as their preparation for communication in various conditions of their professional activity.

REFERENCES

1. Kornieva Z.M. The component composition of foreign language professional-oriented communicative competence of students of HEI / Z. M. Korneva // Youth and market. - 2014. - No.6.

2. Narolina V.I. Developmental effect of the process of formation of intercultural communicative competence of a specialist / V.Y. Narolina // Higher Education. – 2008. - No.5.

УДК 621.436:629.128.6:656.6

АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ЩОДО СКОРОЧЕННЯ ШКІДЛИВИХ ВИКИДІВ З СУДЕН

Залож В.І.- кандидат технічних наук доцент
Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська
академія»

Забруднення повітря було визнано серйозною екологічною проблемою у всьому світі. Викиди вихлопних газів з суден, електростанцій та автомобілів, що утворюються з викопного палива, збільшилися до серйозного рівня. Хоча на викопні види палива припадає приблизно 80% від загального обсягу світових поставок енергії, прогнозується, що їх виробництво швидко падатиме, а

поворотним моментом став 2020 рік [1]. У випадку з нафтою, близько 65% загальних нафтових ресурсів добувається декількома країнами, що переважно розташовані на Близькому Сході і навколо нього. Це призводить до високої залежності від імпорту нафти в країнах, які не є нафтовидобувними, і потенційно викликає посилення дисбалансу між попитом і пропозицією.

У 2018 р. Міжнародна морська організація (*IMO*) поставила за мету скоротити до 2050 року загальні викиди парникових газів (*GHG emissions/year*) з суден не менше ніж на 50%, а також на зниження викидів CO₂ на 70% по відношенню до відповідного рівня 2008 року [2], див. рис. 1. Ця мета відома як *Initial GHG Strategy* (початкова стратегія *IMO* щодо викидів парникових газів). Наразі, *IMO* розглядає можливість перегляду своєї початкової стратегії та планує завершити цей процес до 2023 року. Для досягнення вищезгаданої мети, *IMO* запровадила кілька нових показників, таких як індекс енергоефективності для існуючих суден (*Energy Efficiency Existing Ship Index*) та індекс вуглеродомісткості (*Carbon Intensity Index, CII*), для оцінки викидів парникових газів з суден та забезпечення основи для порівняння ефективності різних суден.

Європейський Союз (ЄС) також вживає заходів щодо скорочення викидів парникових газів з суден. Наразі, ЄС розглядає можливість включення морського сектора до своєї системи торгівлі квотами на викиди (*EU ETS*) [3]. Це включення призведе до того, що судновласники будуть зобов'язані платити за свої викиди у портах ЄС. Очікується, що ця політика стимулюватиме судна ставати більш ефективними та викидати менше вуглецю. На додаток до вищезазначених заходів, *IMO* ввела правила управління викидами сірки з суден. Ці правила встановили зони контролю викидів сірки (*ECA*), в яких судна повинні використовувати паливо із вмістом сірки не більше ніж 0,1%. Поза зон контролю судна можуть використовувати паливо із вмістом сірки до 0,5%. Загалом, судноплавні компанії зазвичай використовують дешеве паливо, якщо не існує відповідних обмежень (наприклад, порогові значення *ECA* та *CII*) або податки (наприклад, *EU ETS*). Вищезазначені заходи створюють нові проблеми

для суднових компаній, які тепер мають знайти способи скоротити свої викиди та дотримуватися нових правил, зводячи до мінімуму вплив на свій прибуток.

За останні роки було виконано значну роботу над розробкою та впровадженням різноманітних альтернативних видів палива з метою зниження кількості шкідливих речовин і парникових газів, що викидаються під час роботи суден. Ці зусилля спрямовані на створення більш стійких та екологічно чистих паливних технологій, що забезпечать зменшення негативного впливу на довкілля та здоров'я людей.

Для відповідності нормам викидів існують пристрої доочищення, які встановлюються на систему вихлопу для зменшення кількості викидів, а також методи попередньої обробки, які спрямовані на поліпшення якості самого палива. Стосовно пристроїв доочищення, наразі найбільш відомими підходами до зменшення викидів є рециркуляція вихлопних газів, селективна каталітична нейтралізація та методи дизельного сажового фільтра. Однак такі пристрої доочищення не можуть зменшити витрати палива. Крім того, вони пов'язані з численними нерозв'язуваними проблемами, такими як необхідність структурної модифікації складних механічних пристроїв, а також періодичне технічне обслуговування та управління, що тільки підвищує витрати.

Доступними альтернативними видами палива для суден є: зріджений природний газ (ЗПГ), метанол, аміак та водень. У дослідженні [4] автори прогнозують типи палив, які будуть використовуватися в майбутньому для досягнення мети нульових викидів до 2050 року, див. рис. 2. Очікується, що ЗПГ замінить традиційні види палива, такі як мазут з низьким вмістом сірки (LSFO) та суднове дизельне паливо (MDO), і найближчим часом стане основним паливом. Очікується, що використання аміаку значно зросте після 2030 р., а до 2050 р. аміак стане основним морським паливом.

Висновок. Оскільки *ІМО* є головним регулюючим органом судноплавної галузі, теоретично існує потенціал для чіткого зв'язку між цілями щодо скорочення викидів та інструментами політики, спрямованими на їхне

досягнення. Очікується, що порівняно з іншими секторами, в яких немає Міжнародної організації, яка відповідає за глобальні правила, судноплавство матиме сприятливі передумови для розробки всеосяжного та послідовного набору заходів політики з декарбонізації. Однак цього поки що не сталося.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Lee T, Cho J, Lee J. Mixing Properties of Emulsified Fuel Oil from Mixing Marine Bunker-C Fuel Oil and Water. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2022. Vol. 10(11):1610. <https://doi.org/10.3390/jmse10111610>
2. Bach, H.; Hansen, T. IMO off course for decarbonisation of shipping? Three challenges for stricter policy. *Marine Policy*. 2023. Vol. 147, 105379. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105379>.
3. Zhang Y, Zhong Y, Wang J, Tan D, Zhang Z, Yang D. Effects of Different Biodiesel-Diesel Blend Fuel on Combustion and Emission Characteristics of a Diesel Engine. *Processes*. 2021; 9(11):1984. <https://doi.org/10.3390/pr9111984>
4. Shih Y-C, Tzeng Y-A, Cheng C-W, Huang C-H. Speed and Fuel Ratio Optimization for a Dual-Fuel Ship to Minimize Its Carbon Emissions and Cost. *Journal of Marine Science and Engineering*. 2023. Vol. 11(4):758. DOI : <https://doi.org/10.3390/jmse11040758>

УДК 656.61

SURVEY OF GENERAL ENGLISH KNOWLEDGE AMONG THE CADETS OF THE DANUBE INSTITUTE OF THE NATIONAL UNIVERSITY “ODESA MARITIME ACADEMY”

Kolmykova O.O. – Candidate of Philological Sciences, Associate Professor of the Department of Humanities of the Danube Institute of the National University “Odesa Maritime Academy”, Ukraine

Enrollees to Ukrainian maritime academies are supposed to have a good standard of English competencies as general English is taught in the majority of

secondary schools in our country. When becoming cadets of the maritime academies, school leavers start learning English for special purposes, or maritime English, to be more exact. It is defined as “an umbrella term which refers to the English language used by seafarers both at sea and in port and by individuals working in the shipping and shipbuilding industry” [1].

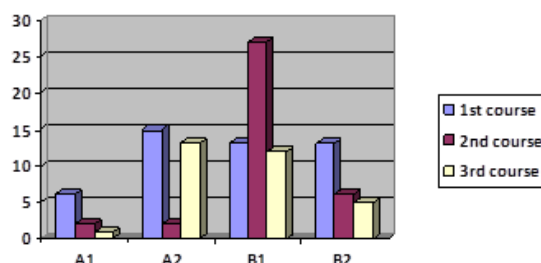
The importance of learning maritime English for future seafarers is beyond any doubt. It should be noted that the vocabulary bulk is not universal for all maritime specialists. B. Pritchard classifies maritime English into nautical (for seafarers), technical (for marine engineers), maritime legal (for maritime law specialists), and maritime business (for logistics and administration personnel) [2; 3].

Training would-be maritime professionals in any branch presupposes learning lots of professional terms. At the same time, it is impossible to master maritime English without being fluent in general English. Alas, not all cadets have a good level of general English knowledge.

In 2023 at the Danube Institute of the National University “Odesa Maritime Academy,” an assessment in terms of testing was carried out among the cadets of the 1st, 2nd, and 3rd years of study of the navigational and engineering departments. The aim of the testing was to determine the cadets’ level of general English proficiency.

The results are the following:

Navigational Department:

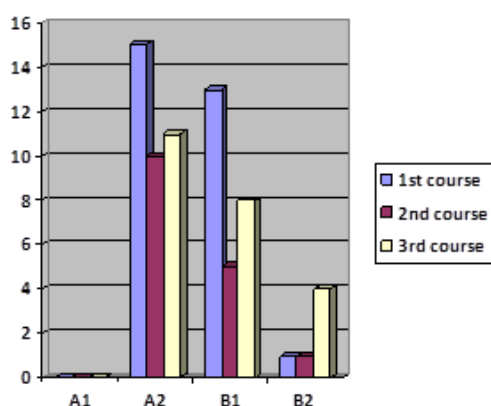


As it is seen from the scheme, out of 47 cadets of the 1st year of study, 6 (13 %) have a bad (A1) level of general English knowledge, 15 (31 %) – a satisfactory (A2), 13 (28 %) – a good (B1), and 13 (28 %) – an excellent (B2) level.

Out of 37 cadets of the 2nd year of study, 2 (5 %) have a bad (A1) level of general English knowledge, 2 (5 %) – a satisfactory (A2), 27 (74 %) – a good (B1), and 6 (16 %) – an excellent (B2) level.

Out of 31 cadets of the 3rd year of study who took part in the survey, 1 (3 %) has a bad (A1) level of general English knowledge, 13 (42 %) – a satisfactory (A2), 12 (39 %) – a good (B1), and 5 (16 %) – an excellent (B2) level.

Engineering Department:



The scheme shows that among 29 cadets of the 1st year of study who took part in the testing, no one has a bad (A1) level of general English knowledge, 15 (52 %) – a satisfactory (A2), 13 (45 %) – a good (B1), and 1 (3 %) – an excellent.

Among 16 cadets of the 2nd year of study, no one has a bad (A1) level of general English knowledge, 10 (63 %) – a satisfactory (A2), 5 (31 %) – a good (B1), and 1 (6 %) – an excellent (B2) level.

Out of 23 cadets of the 3rd year of study, 11 (48 %) have a satisfactory (A2) level of general English knowledge, 8 (35 %) – a good (B1), and 4 (17 %) – an excellent (B2) level.

Thus, we can conclude, that in total among the cadets of the navigational department, 9 (8 %) out of 115 have a bad level of general English, 30 (26 %) – a satisfactory, 52 (45 %) – a good, and 24 (21 %) – an excellent level.

As is shown in the following diagram, among the cadets of the engineering department in total, no one out of 68 has a bad level of general English, 36 (53 %) have a satisfactory level, 26 (38 %) – a good, and 6 (9 %) – an excellent level.

The testing made it evident that the level of general English knowledge among the respondents in total is not as high as it is necessary to gain high efficiency in learning maritime English. This is why it is advisable every year to carry out such testing among the cadets to find out the lacunae in the knowledge of general English and to help them to fill in the knowledge gaps.

LIST OF REFERENCES:

1. Bocanegra-Valle, A. Maritime English. URL: <http://surl.li/fxwcp>
Pritchard, B. Minimum (technical) vocabulary – some issues in maritime English. *Maritime English Journal*. 2011. Vol 1, No.1. P. 2-22.

УДК: 378.147.31

MULTIMEDIA AS A LEARNING TOOL AT THE MARITIME ENGLISH LESSON

Kulikova I.Yu. – PhD, senior lecturer, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Multimedia is a useful educational tool for teachers and students. The computers and IT aids consumption can enable greater flexibility in teaching and learning processes. Learning apps may provide a big benefit during the distance learning, assessing and interactive processes. It prompts to be more flexible and self-organized in learning process.

Many researches of the various branches and fields define the term multimedia in different way. Multimedia is a combination of more than one media type such as text (alphabetic or numeric), symbols, images, pictures, audio, video, and animations

usually with the aid of technology for the purpose of enhancing understanding or memorization [6, с. 280]. It supports verbal instruction with the use of static and dynamic images in form of visualization technology for better expression and comprehension [3; 4]. The hardware and software used for creating and running of multimedia applications is known as multimedia technology [1, с. 177]. But it's worth to mention that multimedia technology has some common features such as integration, diversity, and interaction that enable people to communicate dealing with digital and print elements.

The usage and implementation the multimedia into the learning process at the Maritime English lessons is rather purposeful and actual. As our category of students is mariners, so and, the learning process shall be updated and adopted for their lifestyle.

We offer to use the learning platform Moodle as at the lessons as out, at the different lesson strategies and even for Module or/and final assessing.

Some of the benefits of the multimedia application – learning platform Moodle for teaching and learning are summarized as follows:

- ability to turn abstract concepts into concrete contents;
- ability to present large volumes of information within a limited time with less effort;
- ability to stimulate students' interest in learning;
- providing teacher with the ability to know students position in learning;
- ability not to break the studying process and obtain it at a distance;
- ability to interact as the individual as with whole group;
- ability to have different types of lessons including the forums, debates;
- ability to monitor the students' participation as at the lessons as at the course generally;
- ability to make module and final assessment.

Multimedia communication has close similarities to face-to-face communications. It is less restricted than text and ensures better understanding

[2, с.214]. Multimedia technology helps simplify abstract content, allows for differences from individuals and allows for coordination of diverse representation with a different perspective. The use of the computer-based technique as an interface between students and what they are learning with suitable fonts and design can be very valuable.

As a result, students at the Maritime English lessons can be not only involved in professional English speaking atmosphere but also to implement this knowledge and skills in multimedia, in our case learning Moodle platform.

REFERENCES

1. Akbaba-Altun S. Complexity of integrating computer technologies into education in Turkey. *Educ. Technol. Soc.* 2006. Вип. 9(1). С. 176–187. [[Google Scholar](#)]
2. Al-Ajmi N.A.H., Aljazzaf Z.M. Factors influencing the use of multimedia technologies in teaching English language in Kuwait. *Int. J. Emerg. Technol. Learn.* 2020. Вип. 15(5). С. 212–234. [[Google Scholar](#)]
3. Alemdag E., Cagiltay K. A systematic review of eye tracking research on multimedia learning. *Comput. Educ.* 2018. С. 413–428. [[Google Scholar](#)]
4. Almara'beh H., Amer E.F., Sulieman A. The effectiveness of multimedia learning tools in education. *Int. J. Adv. Res. Comput. Sci. Software Eng.* 2015. Вип. 5(12). С. 761–764. [[Google Scholar](#)]
5. Chen H.Y., Liu K.Y. Web-based synchronized multimedia lecture system design for teaching/learning Chinese as second language. *Comput. Educ.* 2008. Вип. 50(3). С. 693–702. [[Google Scholar](#)]
6. Coleman L.O., Gibson P., Cotten S.R., Howell-Moroney M., Stringer K. Integrating computing across the curriculum: the impact of internal barriers and training intensity on computer integration in the elementary school classroom. *J. Educ. Comput. Res.* 2016. Вип. 54(2). С. 275–294. [[Google Scholar](#)]

UDC: 378.147

WAYS OF TEACHING MARITIME ENGLISH VOCABULARY

Oksana Tymofyeyeva- PhD in Pedagogy, Ass. Professor, Ass. Professor of the
Department of Humanities
Danube Institute of National University “Odessa Maritime Academy”

The rapid changes of international marine industry require a continuous development in the field of human resources. The competitiveness assumes that future marine officers improve their level of the English language proficiency on a regular basis. The legislation of IMO defines the level of English as working language to be sufficient enough for performing their duties safely.

The process of learning language can be stimulated by various strategies of formation of the communicative competence. The researcher I. Suslina describes linguistic competence (a part of a communicative one) as a set of knowledge of target language words and phrases related to professional communication; language skills and speech skills that are combined with understanding of target language texts in the professional field while reading; language skills that are required while speaking a target language on various professional topics based on the adequate use of knowledge, the ability to analyse, synthesise, compare and generalise (Сусліна, 1998). That is, professional communicative interaction encompasses a thorough knowledge of professional vocabulary. The researchers of the linguistics have extensively studied vocabulary acquisition and usage. The studies have shown that vocabulary size is positively correlated with cognitive ability and academic achievement (Wu, 2014). Mastering of professional vocabulary is grounded on the basis of general English lexis. Vocabulary is defined as “a core component of language proficiency and provides much of the basis for how well learners speak, listen, read and write” (Wu, 2014 : 182). The term proficiency is considered to be the communicative competence involving all four language skills of the students.

Maritime English vocabulary as a subtype of professional vocabulary is “subject related, occurs in a specialist domain, and is part of a system of subject knowledge” (Richards, 2002). To expand this notion, the researchers state that “technical vocabulary is subject-bound, referring to words used in a specific subject for communicating subject-specific knowledge. It includes both high-frequency and academic words that are used with a specialized meaning in a specific subject as well as those low/lower-frequency words that appear almost exclusively in a subject. Together with academic words, technical words help form specialized vocabulary” (Liu, 2019 : 114). General and technical vocabularies differ primarily in the level of specialization and context, though they may contain similar items.

Maritime English vocabulary refers to the specialized set of words and phrases used in the maritime industry, which includes shipping, navigation, and other related fields. The structure of Maritime English vocabulary is similar to that of technical vocabulary, with many words composed of specialized prefixes, suffixes, and roots. It also comprises technical terms and jargon specific to the maritime industry, as well as common English words used in a maritime context. The International Maritime Organization (IMO) has developed a standardized set of Maritime English vocabulary, which is used by seafarers around the world. The cadets of marine higher educational institutions can become more proficient language learners if they are acquainted with various technical vocabulary learning strategies. They are given opportunities to opt for the most productive for them.

The strategies of teaching vocabulary usually include learning synonyms/ antonyms; learning words by categories; learning words by topic; learning by word families; learning through use of vocabulary cards and mind maps; creating collocation cards. The classification of direct and indirect methods given below (Alghamdi, 2023) is one of the most comprehensive enabling to teach the cadets the strategies. In brief, direct strategies can be presented as offering the multiple exposure of the lexis being taught that is usually achieved by using recycling and repetition strategies (with additional definitions such as text guessing or

exemplifications). Indirect strategies is often referred to as teaching the students on how to use certain strategies, they sometimes are called “strategy instruction” or “learner-to-learn training”.

The choice of technical vocabulary strategies depends on the level of English of the cadets. With the period of usage the cadets become more proficient and increase the language acquisition that can lead to problem solving skills with further learning autonomy.

In conclusion, the cadets should be presented and taught all available methods, the researchers are to proceed developing more effective methods and applying the digital technologies for this purpose.

References:

1. Alghamdi A. Direct and Indirect Technical Vocabulary Teaching Strategies used by Subject Teachers in a Saudi Industrial College. *International Journal of English Language Teaching*. Vol.11, No.1, 2023. pp.8-15
2. Liu Dilin, Lei, Lei. Technical Vocabulary. *The Routledge handbook of vocabulary studies*. 2019. pp.111-124
3. Richards JC, Renandya WA. *Methodology in Language Teaching: An Anthology of Current Practice*. Cambridge University Press; 2002. <http://doi.org/10.1017/CBO9780511667190>.
4. Сусліна І. В. Розвиток професійно-лінгвістичної активності слухачів-прикордонників у процесі вивчення іноземної мови : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 20.02.02. Хмельницький, 1998. 40 с.
5. Wu, LF. Technical college students' perceptions of English for specific purposes vocabulary learning and teaching. *International Journal of English Language Education*. 2014, Vol. 2(1). pp. 176-189. <https://doi.org/10.5296/ijele.v2i1.4987>.

УДК 811.161.2 (07)

INTERACTIVE APPROACHES TO TEACHING THE PROFESSIONAL UKRAINIAN LANGUAGE IN THE MARINE TRANSPORT MANAGEMENT INDUSTRY

Turlak L.P. – Senior Teacher of the Department of Humanities of the Danube
Institute of the National University «Odessa Maritime Academy»

The conditions for the development of modern professional education require the introduction of interactive learning which demonstrates a model of constant active exchange of information between teachers and students with a multiple dialogic level of interaction in the process of which both the student and the teacher are equal, equal subjects of learning.

The organization of modern approaches to conducting classes involves the creation of positive situations regarding the use of role-playing games, joint problem solving. In our opinion, this process effectively contributes to the formation of the necessary skills and abilities, the development of values, the creation of an appropriate atmosphere and cooperation.

One of the keys to successful learning is the teacher's attitude to the learning process, his desire to constantly improve his professional level. By involving modern achievements in the field of information technologies and communications in interactive learning, you can get a qualitatively new educational process.

The development of new teaching methods has made it possible to overturn the idea of traditional teaching, to significantly expand the worldview, because many limitations inherent in traditional teaching methods have been erased.

The bases of the interactive approach to learning are exercises and tasks performed by students. The main difference between interactive exercises and tasks from ordinary ones is that they are aimed not only at consolidating already learned material but also at working out new ones.

In modern pedagogy there are many interactive approaches among which the following are the most common: creative task; work in small groups; educational games, i.e. role-playing games, simulations, business games; use of public resources, i.e. invitation of a specialist, excursions; social projects and other non-audit methods; warm-ups; studying and consolidating new material: interactive lecture, working with applied instructions, with video and audio materials; discussions; problem solving, etc. [3].

In the process of learning the Ukrainian language, it is advisable to use creative tasks. By performing such a task, students not only reproduce the knowledge gained in previous classes, but also creatively solve a certain problem, since the task contains an element of independence and, as a rule, have several approaches. A creative task, especially a professional task, makes learning meaningful and motivates students to creative search [1]. Not knowing the answer and the opportunity to find the right solution, which is based on one's own experience and the experience of acquaintances or friends, allows you to create a foundation for cooperation, co-learning, which includes all participants in the educational process, including the teacher. The choice of such a task requires a creative approach from the teacher himself, as it is based on the following criteria: it cannot contain an unequivocal answer or solution; is practical and useful for students; related to students' lives and of interest to them; serves the purpose of learning as much as possible. If students are not used to working creatively, then simple exercises should be gradually introduced first, and then they should be made more difficult.

An effective and well-known interactive method of collective discussion is the brainstorming method which encourages students to show their imagination and creativity by expressing the opinions of all participants, helps to find several solutions to a specific problem. The teacher announces the task. For example: to find out why the word-form is the main means of enriching the vocabulary of the language, to determine the stylistic role of the means of word-form in different styles of the language, to explain why the artistic style is distinguished by special phonetic means.

The teacher invites the participants to express their own ideas, listens to them, does not make comments or corrections, and does not allow mockery, comments or ridicule of any ideas. It is forbidden to discuss and evaluate ideas at the stage of their expression, but it is allowed to repeat or expand ideas proposed by anyone. The discussion continues as long as new ideas arrive. The teacher encourages all students to express as many ideas as possible and does not miss any of them, and encourages the development or modification of others' ideas and helps to choose those ideas that represent the truth. The brainstorming method teaches students to find the right solution to a problematic issue by freely expressing their opinions by all participants in a collective discussion.

Modern approaches to teaching the Ukrainian language are aimed at the development of a complete personality, a qualified specialist [2]. During the application of interactive technologies in the process of studying the Ukrainian language, future junior specialists develop skills and abilities to analyze, cooperate, identify problematic issues, solve them, and develop communication skills and abilities. Students also learn to work independently, search for the necessary information, express and substantiate their own ideas, and creatively approach the solution of this or that task. The latest technologies can be a tool for the formation of the consciousness of responsible citizens who have common social values with other developed countries of the world, which form the basis of global relations and have a significant influence at the international level. This makes it possible to integrate into the international community without much effort and be a part of it. And of course, to be a responsible citizen of one's country, to develop and develop new generations of educated people.

REFERENCES

1. Gurevich R. S. Information and communication technologies in the professional education of future specialists / R. S. Gurevich, M. Yu. Kademiya, M. M. Kozyar. - Lviv: LSU BZD, 2012. - 380 p.

2. Modern lesson. Interactive learning technologies: Scientific and methodological manual / Ed. O. I. Pometun. - K., 2004. - 192 p
3. Varzatska L. Interactive teaching methods: linguistic didactic principles / L. Varzatska // Divoslovo. – 2005. – No.2.

УДК 004:658

ОГЛЯД ТЕХНОЛОГІЙ У МЕНЕДЖМЕНТІ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Черкас О.А. - кандидат фізико-математичних наук, доцент Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Зі зростанням використання технологій у морській галузі менеджери повинні мати технічну грамотність, щоб ефективно спілкуватися з членами екіпажу та розуміти різні технології та програмне забезпечення, що використовуються в галузі. Технології в менеджменті включають широкий спектр інструментів і прийомів, які допомагають управляти бізнесом більш ефективно. Деякі з найбільш поширених технологій включають:

1. CRM-системи (система управління взаємовідносинами з клієнтами)- використовується для організації роботи з клієнтами та поліпшення взаємодії з ними.

2. ERP-системи (системи планування ресурсів підприємства) допомагають управляти виробничими процесами, складськими запасами, фінансовими та кадровими процесами.

3. Методи управління проектами - такі як Agile [1], Scrum та Kanban, використовуються для організації роботи всередині команди та покращення управління проектами.

4. Система аналітики – такі як BI (бізнес-інтелект) та Big Data, використовується для аналізу даних у прийнятті більш усвідомлених рішень.

5. Штучний інтелект - використовується для автоматизації рутинних завдань, поліпшення ефективності та точності прийняття рішень та обробки великих обсягів даних.

6. Internet of Things- використовується для збору та аналізу даних з різних сенсорів, що дозволяє покращити виробничі процеси та оптимізувати закупівлі.

Управління проектами у морській галузі може бути реалізовано з використанням різних методів та технологій. Розглянемо найпоширеніші їх:

1. Модель Waterfall (Каскадна модель) - це класичний метод управління проектами, який ґрунтується на послідовному виконанні певних етапів проекту [1]. Кожен етап має свій чітко визначені цілі та завдання, і перехід на наступний етап здійснюється лише після успішного завершення попереднього етапу. Цей метод може бути використаний, наприклад, для проектування та будівництва суден.

2. Agile (Гнучкі методи) – це метод управління проектами, який орієнтований на швидке реагування на зміни у проекті та максимальне залучення замовників у процес розробки. Agile може бути використаний, наприклад, для розробки програмного забезпечення корабельних систем [1].

3. Prince2(Projects IN Controlled Environments) [2] - це метод управління проектами, розроблений у Великій Британії, який має багаторівневу структуру управління та обов'язкової ролі та відповідальності для кожного учасника проекту. Цей метод може бути використаний, наприклад, для управління проектами будівництва морських портів.

4. PMBOK (Project Mfnfgement Body Of Knowledge) [3] – це стандарт управління проектами, який розроблений у США та містять усі етапи процеси управління проектом, пов'язані з одинадцятьма областями знань. Цей метод може бути використаний для управління будь-якими проектами у морській галузі

5. Six Sigma - це методологія управління якістю та зниженням витрат, які активно застосовується в морській галузі для оптимізації виробничих ланцюжків та покращення ефективності роботи [4].

За рахунок технологій менеджери можуть краще контролювати процеси, зробити роботу своїх співробітників ефективнішою, точнішою, а також підвищити якість продукту чи послуг та зміцнити зв'язки з клієнтами.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Agile чи Waterfall — який варіант відповідає вашому бізнесу? URL: <https://worksection.com/ua/blog/waterfall-vs-agile.html>
2. https://www.prince2.com/eur/what-is-prince2?gclid=Cj0KCQjww4-hBhCtARIsAC9gR3ZRIiz2ptbPvrtt1fZi3TH0fINA5s_ju6sz9YsrQjMEjTH6t5OVv9UaAivCEALw_wcB&gclidsrc=aw.ds
3. <https://www.pmi.org/pmbok-guide-standards/foundational/PMBOK>
4. Шість сигма. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/ Шість_сигма](https://uk.wikipedia.org/wiki/Шість_сигма)

ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ

УДК 658.3-316.622

TYPES OF CONFLICTS AND WAYS OF THEIR MANAGEMENT

Voyku G. V. – cadet of the Danube Institute of the National University “Odessa Maritime Academy”, Ukraine

Conflicts are an inevitable part of human life. They are usually looked upon as a rather negative phenomenon. It is because they hurt us. Nevertheless, being the norm of life, they should be treated as a kind of communication. Due to conflicts, we exchange views and beliefs.

A manager is required not only to predict group dynamics, and probable opponents, to see possible objective causes of potential collisions and eliminate them but also to encourage conflicts useful for the organization. It improves the efficiency of the organization. That is why it is so important to learn how to manage conflicts.

There exist different types of conflicts such as organizational, industrial, and labor.

1. Organizational conflicts. R. Shila defines organizational conflicts as “situations in which there is a breakdown in decision making, just because of irrational and incompatible stand taken by one or all concerning parties to decision making” [2]. Thus, organizational conflicts are a kind of conflicts in the organization, arising from the divergence of formal organizational principles (integral and structural properties of the organization) and the real behavior of the co-workers.

The causes of organizational conflicts can be various: deficiencies in the normative rules governing the organization’s employees; contradictions in the goals and interests of employees; subjective characteristics of the organization’s members (organizational and managerial weaknesses of the manager, violation of standards by both the manager and staff and psychological incompatibility).

2. Industrial Conflicts. Industrial conflicts can be referred to as “expressions of dissatisfaction within the employment relationship, especially those pertaining to the employment contract, and the effort bargain” [1]. Thus industrial conflicts are a hidden or open clash of individual and/or group interests in the field of business and professional relations that develop in the process of joint production activities (e.g., a conflict between employees of different qualifications and ages; conflict between a supervisor and a subordinate; a conflict between employees of the same department competing for a post), etc.

3. Labor conflict. A labor conflict is a clash of oppositely directed actions of workers caused by a divergence of interests, values, and norms of behavior. It is expressed in the mutual opposition of the members of the team, which is accompanied by a state of tension in the relationship [3].

There are a number of methods of conflict management. According to the behavior of conflicting parties, they can be divided into the following groups: internal, structural, and negotiations.

1. Internal methods consist of the ability to correctly organize one's own behavior, and express one's point of view without causing a defensive reaction from the other person. Some investigators suggest using a way to convey your attitude towards a certain subject to another person, without accusations and demands, but in such a way that the other person changes his behavior.

2. The structural method helps to resolve conflicts that have arisen on the basis of incorrectly distributed functions in the company or against the background of an unfair remuneration system and employee motivation. After the conflict is resolved, it is necessary to revise organizational issues, as well as pay due attention to the process of setting goals so that conflict situations do not arise in the future.

3. Negotiations as a method of conflict management is a set of tactics aimed at finding mutually acceptable solutions for the conflicting parties.

To manage a conflict, the following algorithm is worked out:

1. To single out the elements of the conflict, the emotions which the parties of the conflict experience, and contradictions.
2. To change the direction of the conflict and make the concerned parties know of the conflict elements.
3. To solve the conflict by investigating the arguments of each party.

To sum up, conflict management is a complicated process that includes the analysis and assessment of the situation, the choice of the method of conflict resolution, the formation of an action plan, its implementation, and the evaluation of the effectiveness of its actions.

LIST OF REFERENCES:

1. Marshall G. A Dictionary of Sociology. URL: <https://www.encyclopedia.com/social-sciences-and-law/sociology-and-social-reform/sociology-general-terms-and-concepts-76>

2. Shila R. Organizational Conflict. URL: <http://surl.li/fwhsb>
3. URL: <https://hrliga.com/index.php?module=profession&op=view&id=602#>

*Scientific advisor – Candidate of Philological Sciences,
Associate Professor of the Department of Humanities of
the Danube Institute of the National University
“Odessa Maritime Academy”
Kolmykova Olena Oleksandrivna*

УДК 37. 211.24

MEDIA TEXT USAGE IN THE PROSESS OF PROFESSIONAL FOREIGN LANGUAGE LEARNING BY FUTURE SEAFARERS

Markov Andrii – the third course cadet, specialization ‘Marine power plant operation and maintenance’ Danube Institute of the National University ‘Odesa Maritime Academy’

The key task of the educational institution and the lecturer is to ensure that the teaching abilities interact with the media information flows in the global volume of the information space. Evaluate and create, search and analyze media texts. To accomplish these tasks, it is necessary to use the media environment effectively. The use of media texts in English classes allows you to expand the language of study of the world, opening a window for cadets into the world of modern foreign culture. Teaching English with the help of media texts helps to develop communicative competence in a cadet, which includes sociocultural competence. Without knowledge of the sociocultural background, it is impossible to form communicative competence. Learning English is designed to educate a person who wants to participate in intercultural communications.

The statement ‘media text’ consists of two words. The concept of media text arose in the twentieth century in connection with the rapid development of mass

communication (media), when new types of texts related to cinema, radio, television, video, Internet, mobile phones, etc. Came to replace the traditional printed text. The concept of media text is widely used in media education, media criticism, media psychology, where in particular, the issues of media perception are considered. In mass communication, 'media' are the communication outlets or tools used to store and deliver information or data. The term refers to components of the mass media communications industry, such as print media, publishing, the news media, photography, cinema, broadcasting (radio and television), digital media, and advertising. The development of early writing and paper enabling longer-distance communication systems such as mail, including in the Persian Empire and Roman Empire, can be interpreted as early forms of media. Writers such as Howard Rheingold have framed early forms of human communication, such as the Lascaux cave paintings and early writing, as early forms of media. Another framing of the history of media starts with the Chauvet Cave paintings and continues with other ways to carry human communication beyond the short range of voice: smoke signals, trail markers, and sculpture. In literary theory, a text is any object that can be 'read', whether this object is a work of literature, a street sign, an arrangement of buildings on a city block, or styles of clothing. A coherent set of signs transmits some kind of informative message. This set of signs is considered in terms of the informative message's content, rather than in terms of its physical form or the medium in which it is represented.

Since the history of writing predates the concept of the 'text', most texts were not written with this concept in mind. Most written works fall within a narrow range of the types described by text theory. The concept of «text» becomes relevant when a 'coherent written message is completed and needs to be referred to independently of the circumstances in which it was created'. An advertising text is a type of media text that has a behavioral, installation, cognitive effect on the recipients of the message. For the most part, advertising does not just promote a product or service, but creates a positive image of the customer. It aims to introduce certain norms, ideas, values and

lifestyle into the consumer's consciousness. The effectiveness of working on advertising texts consists in the fact that cadets will have to communicate and exchange opinions on the topic set by the teacher without preparation. At the same time, interest is important students' topics, as well as the active involvement of each student in the discussion. Of course, advertising texts give students the opportunity to diversify the educational material with visual accompaniment, which contributes to an easier perception of the assimilation of lexical units. The advertising text can be described as an interesting, effective, authentic material that is creatively used in teaching foreign languages. In addition, with the help of this type of media text, students' attention is focused on the cultural aspect. It is worth noting that the advertising text also helps to realize interdisciplinary connections, to link the studied with such disciplines as marketing, intercultural management. As you know, advertising is a living language that brings the student closer to the real language environment, it is an integral part of human life. It influences our consciousness, forms views and preferences, promotes awareness of technological progress and the development of spheres of being.

In conclusion, it should be said that the use of media allows you to build a special learning system, in combination with classical and media-educational forms of learning gives a new quality in the transfer and assimilation of the knowledge system. The inclusion of various sources of information in the educational process, overcoming difficulties in the educational process is significant for teachers. It is important to simultaneously increase the media competence of students and teachers. To carry out educational activities, media technologies seem to be a fruitful technology, due to their qualities — interactivity, flexibility, integration of various types of visual educational information, as well as the ability to take into account the individual characteristics of students, contributes to an increase in the level of motivation. Media education helps people to understand how communication manifests itself in society; a person can use media to adapt to life where modern information conditions are common. The main structural qualities of the media text

are integrity, coherence and accuracy, consistency, clarity, accessibility. The literary qualities of the media text are correctness, culture and purity of speech. The relevance of media education in the modern learning process lies in the high level of mass media consumption and saturation of modern society with their products, in the ideological importance of media and their influence on the consciousness of the audience, in the rapid growth of the amount of media information, strengthening the mechanisms of its management and dissemination, the intensity of media penetration into the main democratic processes, in the growing importance of visual communication and information in all industries. The new media used in higher institutions allow the students to perceive ready-made material and be the creator of new information. The use of new media leads to a motivated and interesting presentation of new material.

References:

1. Bedareva A.V. Litovchenko V.I. Astapenko E.V. Foreign-Language Media Texts as a Means of Forming the Media Competence of University Students International Scientific Conference “Digitalization of Education: History, Trends Advances in Social Science, Education and Humanities Research and Prospects”, volume 437 (DETP 2020) DOI 10.2991/assehr.k.200509.004
2. Albiladi, W. S. (2020). The Use of Social Media in English Teaching and Learning: Exploring the Perceptions and Experiences of English as a Foreign Language Instructors.
<https://scholarworks.uark.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=5412&context=etd>

*Scientific supervisor: Senior lecturer of the Department of Humanities
Danube Institute of the National University “Odesa Maritime Academy”
Konstantynova Tetiana Mykolaiivna*

УДК 378

**РОЛЬ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ У ПРОФЕСІЙНІЙ ПІДГОТОВЦІ
МАЙБУТНІХ МЕНЕДЖЕРІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ**

Марченко А.О. -курсантка 1 курсу
Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»

На сучасному етапі англійська мова є головним інструментом міжнародного спілкування в академічних і ділових колах. Володіння іноземною мовою як засобом комунікації є однією з вимог до майбутнього менеджера. Сучасний розвиток вітчизняних морських комплексів позначений посиленням інтеграційних процесів у світову спільноту, активізацією взаємодії з міжнародними організаціями, розширенням векторів співпраці з іноземними партнерами, що зумовлює важливість формування іншомовної комунікативної компетенції як засобу професійної комунікації.

З огляду на цей рівень іншомовної підготовки майбутній менеджер морської галузі має забезпечувати високу якість роботи, працюючи у складі спільних інтернаціональних екіпажів або на іноземних суднах, де головним засобом міжособистісного та групового спілкування, функціональної комунікації та регуляції професійної діяльності стає іноземна мова.

Сучасні умови міжнародного співробітництва, особливості праці фахівців у сфері морської галузі та стрімкий розвиток технологій вимагають від людини постійного розвитку та самонавчання.

Можна дійти до висновку, що на сьогоднішній день морська галузь – це міжнародна арена з англійською мовою спілкування та праці. Тож питання безперервної самоосвіти протягом усього життя разом із вивченням і вдосконаленням рівня володіння англійською мовою є на часі. Для досягнення цієї мети людині важливо вміти навчатися за своїми конкретними потребами та цілями, за власним індивідуальним освітнім сценарієм, тобто розвивати навчальну автономію.

На сьогодні, як зазначає В. Золотовська, в Україні посилюється увага до проблеми формування соціально-комунікативної компетентності у процесі професійної підготовки майбутніх фахівців морських спеціальностей, які за

специфікою своєї діяльності спілкуватимуться з представниками різних національностей, культур [1, с. 209].

Щодо цілей навчання у вітчизняних закладах освіти англійської мови майбутніх менеджерів морського та річкового транспорту, то такі цілі витікають з особливостей їх практичної роботи. Тому важливість англійської мови на даний момент досить велика.

Слушно запевняє дослідниця О. Тимофєєва, що «... мові належить визначна роль у процесах соціалізації-етнізації особистості. Вивчення мов допомагає людині відчувати себе частиною свого народу, відчути зв'язок із попередніми поколіннями. Мова кожного вільного народу передає нащадкам досвід попередніх поколінь, їхню історичну пам'ять, духовну культуру. Мова є своєрідним мостом між людиною і світом; вона є самовиявом, самоствердженням справжнього «я» – одним зі шляхів, якими розвивається особистість [2, с. 159].

Хотілося б відмітити, що у всіх країнах світу вивченню англійської мови надають величезне значення. Багато хто не розуміє, чи взагалі потрібна англійська мова в сучасному світі. Однак усі можуть підтвердити той факт, що сьогодні вона грає важливу роль при влаштуванні на роботу. Люди, які бажають знайти престижну та високооплачувану роботу, повинні в обов'язковому порядку добре знати англійську мову [3]. Це пов'язано з тим, що великі компанії нерідко співпрацюють з іноземними партнерами. На сьогоднішній день англійська є міжнародною мовою. Майбутнім менеджерам потрібно досить добре володіти англійською мовою для того, щоб легко та повністю вести переговори та укласти угоди з іноземними партнерами. Завдяки знанню англійської можна з легкістю спілкуватися з людьми не тільки в англійськомовних країнах. В будь-якій точці світу є певний відсоток населення, який зможе зрозуміти іноземну мову. У тому випадку, якщо ви знаєте іноземну мову, ви завжди зможете з легкістю звернутися за допомогою в іншій країні.

Саме тому ви будете почувати себе впевнено на власному місці та професійній посаді.

Нині, в сучасних умовах постає проблема удосконалення висококваліфікованих і компетентних фахівців, здатних ефективно працювати в морській галузі. Нові технічні процеси транспортної системи потребують підготовки нової генерації і підвищення кваліфікації керівників і фахівців, щоб своєчасно були підготовлені фахівці для заміщення нових посад, у тому числі в нових транспортних структурах, з метою покращування якості та підвищування ефективності управлінського процесу.

Таким чином, одним з пріоритетних напрямів морського розвитку України є якісний розвиток підготовки з англійської мови, перепідготовки та підвищення рівня кваліфікації майбутніх менеджерів.

Оскільки, володіння англійською є важливим критерієм при працевлаштуванні на роботу (до 2020 року 85% фахівців в морській галузі мають володіти англійською мовою). Слід зазначити, що англійська мова продовжує поширюватися у світі, та набуває своєї актуальності кожен день, що сприяє розвитку як в морській галузі так і професійної діяльності менеджерів. Перспектива домінування англійської мови в морській галузі вже сьогодні змусила про необхідність заохочення майбутніх менеджерів вивчати саме англійську мову, яка є мовою міжнародного спілкування. Високий рівень володіння англійською для менеджерів є суттєвою перевагою, оскільки більшість глобальних морських компаній обрала її в якості офіційної мови для досягнення розвитку. У свою чергу менеджери, які не використовують її, суттєво програють своїм конкурентам і обмежують власні можливості зростання. Ділова англійська дозволяє фахівцю в морській галузі вирішувати такі задачі як, спілкування й ефективна співпраця менеджерів в транспортній системі із різних країн; підписання ділових угод; координація поставок морських перевезень. В умовах сьогодення знання іноземних мов є не тільки запорукою успішної кар'єри, а й показником освіченості людини, можливістю

спілкуватися з іноземцями та знаходити друзів з усіх куточків світу. Крім того, людина також пізнає звичаї та традиції країни, мову якої вивчає, знайомиться з її історією та культурою.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Золотовська В. С. Комунікативна підготовка курсантів в історії розвитку морської освіти України. *Наукові записки Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка. Сер.: Педагогічні науки.* 2017. Вип. 159. С. 206–210. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nz_p_2017_159_39 (дата звернення: 13.03.2023).
2. Тимофєєва О. Я. Педагогічні умови формування соціально-комунікативної компетентності в майбутніх судноводіїв у процесі вивчення гуманітарних дисциплін. *Збірник наукових праць Херсонського державного університету. Педагогічні науки.* 2016. Вип. 69 (2). С. 152–157.
3. Bohatyrets V., Tsikhotska O., Horbach O., Buzdugan, O., Serebrianska I. 2020. Professional Foreign Language as a Means of Increasing the Competitiveness of the Future Specialist. *ALR Journal.* 4 (9). pp.190–199.

*Науковий керівник:
Старший викладач кафедри
Інженерних дисциплін
Максимов С.Б.*

УДК 378.091.3.016

COMMON PROBLEMS OF GRAMMAR IN ME LEARNING

Nedialkov Valerii – cadet of Danube Institute of National University

“Odessa Maritime Academy”

Maritime English is a subtype of English for Specific Purposes with its peculiarities of the language spheres. English grammar can be a daunting challenge for learners of all ages and backgrounds. Many cadets struggle with mastering its rules and structures. There are some common problems that cadets and students face when studying English grammar. The question of grammar layer of Maritime English has not been thoroughly studied as the grammar competence is essential and integral part of General English competence. This issue defines the relevance of the thesis.

The cadets and student of marine higher institutions learn and in most cases revise the rule of English. They are to apply grammar rules with all four language skills. Moreover, they should know grammatical structure and peculiarities of ME grammar. It is characterized by reducing of forms thus sharing the aspect and time of the action [1]. One of the primary issues with learning English grammar is the complexity of the language. Unlike many other languages, English has a vast variety of verb tenses, irregular verbs, and confusing grammatical rules. For example, many students struggle with the distinction between the present simple and present continuous tenses. The absence of this definition as well as perfect aspect in the Ukrainian language should also be highlighted as a key factor for misunderstanding. They also have difficulty understanding the use of prepositions in sentences or phrasal verbs as there are no logic connection in the formation and usage of them.

Another significant challenge is the lack of consistency in English grammar. While some rules are set in stone, others are flexible and subject to interpretation. For instance, the rules for using articles (a, an, the) can be notoriously difficult to master, as they depend on the context of the sentence and the speaker's intent.

Additionally, English has many idiomatic expressions and colloquialisms that do not follow standard grammatical rules. This can be confusing for learners who are trying to understand the language in a more systematic way. For example, the phrase

“I’m going to hit the books” means “I’m going to study,” but the literal meaning of the sentence may be confusing to someone who is not familiar with the idiom.

Moreover, many students struggle with pronunciation when it comes to English grammar. English has miscellaneous vowel and consonant sounds that do not exist in other languages. This can make it challenging for students to master the correct pronunciation of words, which can lead to miscommunication and frustration.

Next challenge of learning English grammar is a volume of rules and exceptions that exist. Unlike some other languages, English has a complex and intricate grammar system that can be overwhelming to learners. It can be difficult to remember all the rules and apply them correctly in everyday communication.

Additionally, English has a wide variety of idioms and phrasal verbs, which are expressions that do not follow traditional grammatical rules. For example, “take off” means to remove clothing, but “take on” means to accept responsibility.

There are some tips to overcome these challenges and master English grammar easily. Firstly, it is important to approach learning grammar with patience and persistence. Like any skill, mastering English grammar takes time and practice. The cadets should take advantage of resources like grammar textbooks, online grammar exercises, and language exchange programs

Finally, another significant problem with learning English grammar is the lack of exposure to the language. Many students may not have access to native speakers or authentic English materials, which can hinder their ability to grasp the language's intricacies fully.

In conclusion, learning English grammar can be a challenging process. The language's complexity, lack of consistency, idiomatic expressions, pronunciation, and exposure to the language can all contribute to difficulties in mastering its rules and conventions. However, with patience, practice, and persistence, students can overcome these obstacles and achieve a high level of proficiency in English grammar.

References:

1. M. Subasini and B.Kokilavani, "Significance of Grammar in Technical English" *International Journal of English Literature and Culture*, No. 1, 2013. Pp.56

*Scientific adviser: Oksana Tymofyeyeva,
PhD in Pedagogy, Ass. Professor of the Department of Humanities
Danube Institute of National University "Odessa Maritime Academy"*

УДК 658.3-316.622

**ПРОБЛЕМА СТРЕСУ ТА ЙОГО ВПЛИВУ НА РОБОТУ ТА
ПОВЕДІНКУ МЕНЕДЖЕРА**

Тимофєєва В.О. – курсантка Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Повсякденна праця менеджера пов'язана з необхідністю приймати рішення в умовах підвищеної напруженості та ризику, дефіциту часу та інформації, постійних змін у соціокультурному середовищі. Відсутність однозначного алгоритму, заздалегідь готового способу виконання завдання вимагають високої професійної підготовки фахівців з прийняття ефективних рішень. Відповідальність за наслідки неправильно чи невчасно прийнятого рішення у державній службі надзвичайно висока.

На думку П. Бьюлера, розробка та прийняття управлінського рішення – це досить стресогенний процес, що таїть у собі як особистісні, так і технологічні джерела стресу. Під технологічними джерелами розуміється недостатнє володіння чи незнання конкретних інструментів та технологій аналізу інформації, розставлення пріоритетів [1].

Психологічний словник тлумачить стрес як «емоційний стан особистості», психічну перенапругу «в гострій, загрозливій ситуації, що

може сприяти шоковому стану»; як захисну реакція організму на будь-який збуджувальний фактор [4].

Згідно з словником професійної термінології, стрес – це сукупність неспецифічних реакцій організму на вплив різних несприятливих факторів-стресорів (фізичних або психологічних), що порушує його рівновагу та нервову систему [5].

Таким чином, стрес – це стан фізичної та психологічної напруги внаслідок зовнішнього впливу, а саме емоційних факторів, тяжких нестандартних ситуацій або монотонної діяльності.

Реакція на стрес як підвищена нервова напруга – це відповідь людського організму на будь-яку пред'явлену йому зовнішнім середовищем вимогу. На думку основоположника теорії стресу Ганса Сельє, це «адаптація до проблеми, якою б вона не була» [7].

Стрес на робочому місці впливає на:

- зобов'язання працівника перед організацією;
- ефективність роботи менеджера та його продуктивність;
- плинність кадрів;
- рівень відвідуваності;
- задоволення потреб клієнтів;
- імідж та репутацію організації.

Стрес може впливати як на одну людину, так і на всю команду загалом. Наприклад, якщо менеджер відсутній протягом тривалого періоду часу через хворобу, це позначається на робочому навантаженні і бойовому дусі решти персоналу компанії.

Важливо направити стресову реакцію у безпечне русло. Це завдання вирішує стрес-менеджмент.

Що таке стрес-менеджмент? В багатьох джерелах автори дослівно переводять це поняття як управління стресами. Наприклад, М. Гончар розглядає стрес-менеджмент як цілу систему управління підприємством, яка

націлена на подолання чинників або ситуацій, які завдають шкоди працівникам та несуть негативний вплив. Однак стрес-менеджмент включає і управління собою і своєю поведінкою безпосередньо в момент стресу, і подолання негативних наслідків стресових ситуацій [3].

Відповідно до напрацювань К. Л. Купера, концепція стрес-менеджменту передбачає навчання співробітників компанії:

- 1) навичкам діагностики стресових ситуацій;
- 2) прийомам пом'якшення негативних впливів з урахуванням своїх «слабких місць»;
- 3) способам максимально швидкої та ефективної нейтралізації закономірних реакцій людського організму на зміни довкілля [2].

Методи боротьби зі стресами здійснюються за допомогою певних програм, складених за системою стандартів менеджменту. Кожна програма ґрунтується на наступних принципах:

- не можна ігнорувати особисті проблеми працівника, тому що для нього не існує певних меж, які розділяють стрес на роботі та вдома;
 - дуже важливо не допустити поширення стресу на колектив;
 - потрібно пам'ятати про те, що впоратися зі своєю проблемою може лише сама людина (у програмі позбавлення стресу може брати участь безліч професіоналів, однак, якщо не буде віддачі від постраждалого, то заходи не будуть ефективними);
 - керівники зобов'язані стежити за рівнем стресу на робочому місці.
- Організація має підтримувати сприятливий психологічний клімат у колективі, адже стрес на робочому місці тісно пов'язаний саме з несприятливим психологічним кліматом у колективі [6].

Таким чином, можна дійти висновку, що професійна діяльність менеджерів висуває високі вимоги до особистісних ресурсів людини для подолання стресових ситуацій і будь-яких професійних труднощів.

Ефективним інструментом підтримки сприятливої атмосфери на робочому місці є стрес-менеджмент, який допомагає не лише усунути стресові ситуації у співробітників, але й оптимізувати ефективність роботи менеджерів, особливо з питань прийняття рішень та поведінки загалом.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бьюлер П. Основи менеджменту : навч. посіб. Попурі, 2006. 576 с.
2. Картрайт С., Купер К. Л. Стрес на робочому місці : навч. посіб. Харків: Гуманітарний центр, 2004. 233 с.
3. Кузьмін О. Є., Гончар М. Ф. Стрес-менеджмент у системі управління підприємством : журнал «Бізнес Інформ», 2017. С. 233-239.
4. Психологічний тлумачний словник найсучасніших термінів / під кер. В. Б. Шапаря. Харків : Прапор, 2009. 672 с.
5. Словник професійної термінології для майбутніх фахівців. Уклад.: М.П. Вовк, Р.С. Троцький, В.С. Молдавчук, О.В. Чуприна, О.А. Блінов, С.І. Шепель; за ред. А.О. Пожидаєва. НАВС України, 2016. 156 с.
6. Тухканен, Т.Н., Семакіна, А.А. Роль управлінських рішень в розвитку підприємств. Питання економічних наук. Київ, 2015. 106 с.
7. Selye H. The stress of life. New York : McGraw-Hill, 1956. 324 с.

*Науковий керівник:
кандидат філологічних наук, доцент,
доцент кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Колмикова Олена Олександрівна*

СЕКЦІЯ №3

**ПСИХОЛОГО-ПЕДАГОГІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ
ПРОФЕСІЙНОЇ ГОТОВНОСТІ ЯК ПРІОРИТЕТНІ СКЛАДОВІ
ФОРМУВАННЯ ПРОФЕСІЙНИХ ЯКОСТЕЙ СУЧАСНОГО ФАХІВЦЯ
МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ.**

УДК: 37.025.7

ПСИХОЛОГІЧНА ПРОФІЛАКТИКА ПІД ЧАС ВІЙНИ

Бондаренко І.В. - старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська
академія», Україна

Під час війни психічне здоров'я та психологічне благополуччя є надзвичайно важливими. Багато українців переживають спустошення, втому, виснаження, тривогу та паніку. Ми всі перебуваємо в центрі уваги світу як провідна країна, як країна, що може, без перебільшення, впливати на архітектуру всього геополітичного порядку. Для кожного з нас надзвичайно важливо розуміти, що наша місія - перемогти в цій війні, захистити наших дітей, батьків та рідних, які потребують нашої допомоги, відродитися, відбудувати наші міста, відродити наші душі. Ми повинні бути народом, який, пройшовши через всі ці випробування, став сильнішим і мудрішим. Змінюються наші цінності і духовні пріоритети, ми набуваємо вміння бути вдячними і будувати глибокі стосунки. З кожним днем війни ми все більше усвідомлюємо, що на нас чекає довгий та важкий процес відновлення... Ми повинні зберегти свою цілісність і захистити себе і рідних від психотравмуючих наслідків війни. Загалом українці сьогодні демонструють певну витривалість і силу волі, єдність, солідарність, у нас є відчуття, що ця війна священна, ми боремося за свої цінності, і це є фактором підтримки кожним і кожного, адже ми переживаємо все це разом! Втрата близьких, здоров'я, домашніх тварин, житла, майна, попереднього соціального статусу, переїзд, розлука з рідними, психоемоційний стрес від новин. Війна принесла в наші родини і наші душі багато болю і залишила болючі рани в наших серцях. Як наслідок, виникла емоційна реакція страждання від цих втрат, а також різні соматичні реакції (біль у серці, артеріальний тиск, порушення сну,

безпричинний гнів, лють). Важливо пам'ятати, що більшість цих реакцій є абсолютно нормальними, і ці рани можна вилікувати. Сьогодні існують дуже надійні та ефективні методики, які можуть допомогти нам впоратися і відновитися. За даними психологів, ефективність таких технік становить 80 відсотків - і це дуже високий показник їхньої дієвості. У житті кожної людини бувають особливі моменти, коли хочеться, щоб хтось сильніший і мудріший був поруч і допоміг[1].

Тож пропонуємо п'ять ефективних психологічних порад, які допоможуть вам впоратися зі стресовими розладами:

1. Визначте власну унікальність та неповторність (те, що я маю, чого немає в інших), розвивайте та зміцнюйте їх.

2. Навчитися говорити твердо "ні", чітко розставляйте пріоритети в житті, важливо щоб ви зосередилися і зрозуміли: потрібне-непотрібне, важливе-неважливе, хороше-погане. Не витрачайте час та енергію на непотрібні речі! Користуйтеся корисними порадами, які допоможуть контролювати себе в критичних станах, допомагайте близьким зберегти здоровий психічний стан в критичних станах. Це допоможе і вашим близьким і вам водночас тому, що при взаємодії ми один з одним ми стаємо сильнішими та відповідальнішими.

3. Розвивайте в собі оптимізм і силу бажань, не втрачайте віри, адже шанс є завжди! Пам'ятайте, що мріяти дуже корисно. Це стане вашим мостом у майбутнє. Знайдіть свій ключ балансу, саме вашої психологічної рівноваги, оптимальної гармонії тут і зараз, злагодженої єдності різних психологічних сторін. В стані рівноваги приймаються найоптимальніші рішення, приходиться мудрість, відновлюється зв'язок зі своїм "Я", з'являється інтуїція та ресурси.

4. Будьте сміливими! Відганяйте стрес! Розправте ваші крила, в якому б стані вони не були... Робіть те, що вам подобається, робіть це, докладаючи усі ваші сили, вперто і наполегливо. Зрозумійте себе, свої ресурси та енергію, вийдіть із зони комфорту, красиво поєднавши "хочу-треба-необхідно", знайдіть свою силу і зміцніть її!

5. Потурбуйтеся про свою толерантність до невизначеності та змін, щоб уникнути зайвої тривоги. Світ стає все більш непередбачуваним. [2]

Зараз всі переконалися, що неможливо все контролювати. Тому спробуйте спокійно проаналізувати і усвідомити найцінніший дар на Землі - енергію свого життя і відкрити для себе джерело своєї сили.

Для пошуку ресурсів найкраще підходять різні тілесні практики і фізичні вправи, які використовують силу інстинктів і рефлексів. Наприклад, при роботі зі своїм гнівом, люттям та іншими агресивними станами, якщо ви не можете застосувати їх на ділі (риття окопів, волонтерство, здача крові), все одно важливо спрямувати їх на якусь фізичну роботу у зовнішньому світі, або занять фізичними вправами на самовдосконалення, та будівництво свого тіла. Інакше ви почнете руйнувати себе. Навколо так багато речей, які можна робити з користю: прибрати в кімнаті, де ти живеш, викинути або прибрати сміття у дворі, зліпити з глини або пластиліну те, що тебе турбує і заважає.

Наші захисники, які воюють за нашу країну, за нашу свободу, дуже втомлюються, тому доречно буде поговорити про те, як боротися з втомою.

В умовах військових дій наш організм працює на максимумі можливостей. Гормони стресу, завдання яких - мобілізувати організм у критичній ситуації, також мають свій "термін придатності". У випадку "вигорання", гормон стресу починає руйнувати психічний стан і, як наслідок, страждає фізичний стан людини. Можна спостерігати сильні перепади настрою від тривоги, гніву, сплеску оптимізму до повного спустошення і виснаження. Важливо розуміти, що це абсолютно природні стани, які змінюються з часом. З кожним з них можна і потрібно працювати.

Основні ознаки втоми:

- відчуття виснаження, нездатність виконувати звичайні функції;
- неухважність і порушення концентрації уваги;
- погіршення пам'яті;

- уповільнення розумових процесів, зниження глибини та критичності мислення;

- зниження інтересу до роботи;
- підвищена дратівливість.

Як же самому допомогти собі під час стресу?

Арт-терапевтичні практики також можуть бути ефективним інструментом самопомоги при стресі. Адже, як відомо, кожна форма, колір і звук, створені людиною, випромінюють життєтворчу енергію, яку можна і потрібно використовувати для поліпшення життя, виходу зі стресових ситуацій і зміцнення психологічного здоров'я. Мистецтво дозволяє реконструювати травматичну конфліктну ситуацію в прихованій символічній формі і знайти рішення завдяки тому, що творчість є однією з перетворюючих сил для подолання страху і тривоги, які виникли через внутрішній конфлікт.

Метод арт-терапії дозволяє кожній людині, незалежно від віку та обставин, допомогти відтворити своє життя в буквальному сенсі: замалювати страх і виліпити щастя. Малювання фарбами, олівцями та фломастерами, які дають повний, насичений колір, допомагає позбутися неприємних переживань, особливо депресії, тривоги та страху. Рекомендується малювати лівою рукою. У такій роботі важливим є не стільки вміння малювати, скільки здатність виражати свої емоції в абстрактній формі, через колір і лінію.

Тому арт-терапевт В.Назаревич радить працювати з емоціями наступним чином:

- якщо ти **втомився** - малюй квіти;
- якщо **злишся** - малюй лінії;
- або тобі **боляче** - ліпи;
- якщо ти **злякався** – потрібно сплести макраме або зробити аплікацію;
- коли **відчуваєш тривогу** - зроби ляльку-мотанку;
- якщо ти **обурений** - порви папір на маленькі шматочки;
- іноді **відчуваєте тривогу** - складіть оригамі;

- якщо виникла потреба **розслабитися** - малюй візерунки;
- **важливо запам'ятати** - намалюй лабіринт;
- коли **відчуваєте незадоволення** - зробіть копію картини;
- а якщо **відчуваєте відчай** - малюйте дороги;
- коли **потрібно щось зрозуміти** - намалюй мандалу;
- або **потрібно відновити сили** - малюй пейзажі;
- іноді **потрібно розібратися у своїх почуттях** - намалюйте автопортрет;
- а ще колись **потрібно систематизувати свої думки** - малюйте соти або

квадрати;

- коли **хочете розібратися в собі та своїх бажаннях** - зробіть колаж;
- щоб **сконцентруватися** - малюйте крапки;
- щоб **знайти найкращий вихід із ситуації** - малюйте хвилі та кола. [3]

Війна – це завжди біль, тривога, приступи страху, обурення, безвихіддя..., але ми маємо бути сильними заради перемоги, заради наших дітей і майбутнього нашої країни.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <https://dovidka.info/psychologichna-pidtrymka-v-umovah-vijny/>
2. <http://knukim.edu.ua>
3. <https://healthcenter.od.ua>

УДК 378.147

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ SOFT-SKILLS НА ЗАСАДАХ ВИКОРИСТАННЯ ТРЕНІНГОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ

Гуменникова Т.Р. – доктор педагогічних наук, професор, директор
Придунайської філії ПрАТ «ВНЗ» Міжрегіональна академія управління
персоналом», Україна

Сучасна освітня практика підготовки здобувачів освіти на всіх ланках приймає виклики нового часу і в ній з'являються методики та інструменти, здатні формувати у здобувачів освіти «навички майбутнього» на основі тренінгових технологій, які сьогодні мають достатні потенційні можливості формування soft skills.

Останнє поняття, ще не цілком точно визначене вченими у своєму змістовному значенні і в перекладі з англійської, що розуміється як «гнучкі і м'які» навички, все частіше включається до вимог сучасних освітніх документів та програм.

Серед найважливіших soft skills, які потребують розвитку вченими та практика виділяються такі, як:

- розвиток здатності та вміння підходити до вирішення проблем на основі системного, цілісного підходу для того, щоб бачити не тільки очевидне, а й звертати увагу на похідні ситуації, бачити їх наслідки та вчасно реагувати;
- розвиток критичного мислення у особистості, розвиток спроможності до оцінки інформації, формування та формулювання власної думки для прийняття рішення. Найважливішою компетенцією, яка потребує розвитку, є креативність як здатність бачити те, чого ще немає.
- лідерські навички та здатність взаємодіяти та будувати комунікацію з людьми, вміти спілкуватися відповідно до характеру поточної ситуації, домовлятися, розпізнавати чужі емоції та демонструвати і управляти власними, налагоджувати емоційний контакт для спільної діяльності, а також уміння керувати своїми емоціями та емоціями інших людей – все це також найважливіші skills, які сьогодні на часі.

Формування та розвиток soft skills надає можливість людині бути успішною не тільки у професійному, але й в особистому житті, тому завдання працівників

освітніх закладів здобувачів освіти оволодіти м'якими навичками, які є вимогою часу, стає край актуальним.

Найменш затратними, але ефективними виступають тренінгові технології які можуть стати невід'ємною частиною освітнього процесу, самопідготовки та самовдосконалення на різних етапах організації процесу навчання здобуваив освіти.

У числі компетенцій особливе місце відводиться soft skills, концепція яких за останні кілька десятиліть стала невід'ємною частиною світового ринку праці в різних областях. Вперше вживання поняття «soft skills» зафіксовано в США в 1959 р, коли американські вчені стали досліджувати компетенції військових і з'ясували, що їх вміння поділяються на два види: професійні навички (hard skills) і особисті якості (soft skills). Однак терміни прижилися і за межами військового кола [3].

На сьогоднішній день soft skills є комплекс навичок або компетенцій, які можна було б позначити як метапредметні або загальні для різних видів діяльності, і включають в себе деякі основні риси когнітивної і в цілому інтелектуальної діяльності, емоційного інтелекту, управління власною діяльністю і продуктивної взаємодії з іншими людьми [1, с.14].

У багатьох контекстах «soft skills» за своїм значенням прирівнюються або використовуються як повні синоніми таких понять як «employability skills» (навички для працевлаштування), «people skills» (навички спілкування з людьми), «non-professional skills» (непрофесійні навички), в організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСР) - «key skills» (основні навички), а останнім часом - «skills for social progress» (навички для соціального розвитку), також ці навички описуються в документах ОЕСР як «навички 21-го століття». У Міжнародній організації охорони здоров'я поняттю «soft skills» прирівнюється поняття «life skills», або навички, які необхідні в повсякденному житті. Аналізуючи різні підходи у визначенні поняття «soft skills», звертаємо увагу на полярність підходів та спорідненість за розумінням змістовогої

компоненти поняття «soft skills».

Таким чином, на сьогоднішній день, soft skills розглядається як сукупність надпрофесійних навичок і якостей особистості, що визначають її успішність і затребуваність як в житті, так і в навчанні або роботі. Згідно з різними дослідженнями і опитуваннями, гнучкі навички займають найважливіше місце в розвитку і формуванні особистості. На основі аналізу літератури було виявлено, що soft skills включають в себе:

- 1) соціально-комунікативні навички;
- 2) когнітивні навички;
- 3) емоційний інтелект особистості.

Зміна вимог до сучасного фахівця закономірно призводить до зміни очікуваних результатів, цільових установок, підходів та процедур розвитку професійної компетентності. Аналізуючи освітньо-професійні програми підготовки бакалаврів за спеціальністю 271 Річковий та морський транспорт, спеціалізація 271.01 Навігація і управління морськими суднами наголошуємо, що до загальних компетентностей (ЗК) відносять ті професійні скіли, які безпосередньо пов'язані та базуються на набутих soft skills. Наведемо деякі з них: ЗК1 Здатність планувати та управляти часом, передбачає формування м'яких навичок таймменеджменту, постановки цілей і планування кар'єри; ЗК3 Навички використання інформаційних і комунікаційних технологій обумовлені розвитком продуктивної комунікації з елементами етики та культури спілкування; ЗК4 Вміння виявляти, ставити та розв'язувати проблеми обумовлені якістю розвитку критичного мислення майбутніх судноводіїв; ЗК6 Здатність працювати в команді, організовувати роботу колективу, у тому числі в складних і критичних умовах, передбачають ступінь розвитку емоційного інтелекту, який виступає передумовою успішності людини у 21 столітті.

В процесі експериментальної роботи були апробовані симуляційні тренінгові технології, які були запроваджені у формуванні та розвитку soft-skills, що імітували робоче місце фахівців із навігації і управління морськими

суднами в онлайн або офлайн форматах, організаційну ситуацію та перелік завдань, які слід програти. На симуляційній техніці ґрунтується цілий ряд більш конкретних методів навчання: ігри з прийняття рішень і вирішенню типових організаційних проблем, кейс-стаді, рольові та інші ділові ігри. Переваги цієї техніки полягають в тому, що вона дозволила:

- представити різні організаційні ситуації (управлінські, освітні, психологічні, інноваційні тощо) в різноманітні факторів і взаємодій, що впливають на реальний робочий процес;
- знайти і відпрацювати оптимальні для типових ситуацій дії;
- повторювати окремі вправи, усвідомлюючи тим самим їх суть і розвиваючи практичні навички;
- допускати помилки, не побоюючись за їх негативні наслідки;
- підвищувати інтерес, ангажованість і мотивацію респондентів у опануванні soft-skills.

Слід констатувати, що представлена тренінгова технологія, незважаючи на свою потужність, має і «слабкі» місця, на що в процесі анкетування звернули увагу респонденти. Більшість респондентів - 64 % зазначили, що труднощі будуть у майбутньому із вибором ведучих тренінгів, які креативно можуть відпрацьовувати soft-skills.

Наступною використаною нами в процесі дослідження тренінговою технологією були технологія груподинамічних вправ, покликаних формувати й удосконалювати соціальну компетентність співробітників: культуру ділового спілкування, злагодженість дій в команді, вміння запобігати або конструктивно вирішувати конфлікти і т.п.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Вукіна Н. В. Критичне мислення: як цього навчати / Н. В. Вукіна, Н. П. Дементієвська – Х. : Основа, 2019. – 108 с.

2. Герганов Л. Д., Желясков В. Я., Турлак Л. П. Дидактичні аспекти впровадження інформаційно-комунікаційних технологій у професійну освіту дорослих в закладах вищої освіти морської галузі. *Педагогічна освіта: теорія і практика*. 2022. № 32. С. 233-245.
3. Глазунова О. Розвиток «soft skills» у майбутніх фахівців з інформаційних технологій: методи, засоби, індикатори оцінювання / О. Глазунова, Т. Волошина, В. Корольчук // Відкрите освітнє е-середовище сучасного університету. - 2019. - Вип. спецвип.. - С. 93-106.
4. Цюняк О. П. Компетентнісний підхід до розвитку Soft Skills здобувачів вищої освіти. Культуромовна особистість фахівця у XXI столітті: збірник матеріалів V міжнародної науково-практичної конференції (м. Суми, 2021 року). 2022. Випуск 5. С. 44-47.
5. MacDermott C., Lorelei O. Beyond the business communication course: A historical perspective of the where, why, and how of soft skills development and job readiness for business graduates. *IUP Journal of Soft Skills*. 2017. No 11.2. PP. 7-24

УДК:811.111.276.6+629.5=111

**CLASSCRAFT AS AN INSTRUMENT OF GAMIFICATION IN
FORMING FOREIGN LANGUAGE COMPETENCE OF FUTURE
MARINERS**

Demchenko O.M. – Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the Department of Humanities of Danube institute of National university
“Odessa maritime academy”, Ukraine,
Hrebelska I.O. – cadet of Danube institute of National university "Odessa maritime academy", Ukraine

Old teaching mechanisms are no longer beneficial to the students. In traditional instructional methodology, where the lecture classes are perceived to be tedious by students, the gamification technology has a great advantage to solve the problem as it can improve learning motivation of students. Results showed that gamification had a positive impact on fostering students' motivation. Particularly, a notable increase in students' participation was observed since their extrinsic and intrinsic motivation – which increased 0.69 and 0.58 points accordingly – had improved after the implementation of the gamification proposal [3].

Gamification being a relatively new pedagogical teaching strategy has developed with fast technological improvements and new online teaching tools. Gamification in our research is referred to a game-based teaching and learning method that could include different traditional board games or online gaming elements integrated into pedagogical educational activities. Among games popular with students of all specialties, marine too, the top-list starts with Classcraft. Thus, the aim of our work was chosen to analyze Classcraft as an instrument of gamification in forming foreign language competence of future mariners.

The main advantage and value that gamification adds to foreign language learning is, in short, the element of fun and increased student engagement. Gamification simply makes learning more fun because nobody can deny the fact that everyone loves games. Therefore, gamification is an extremely effective way of motivating your students and encouraging them to participate and do their best in every class.

Classcraft is the platform used in order to implement the gamification proposal. This online platform is available both in a web and app version, so teachers and students can access it from any device with internet access. Classcraft's aim is to turn the classroom into a role-playing scenario. In this sense, the teacher can foster desired behaviours concerning classroom management. Students play in teams and each of them has a specific role and responsibilities within the team, therefore, solidarity and cooperation are promoted. Students gain

points that enable them to acquire powers, to level up and progress in the game. Game duration and features are set by the teacher and students have their own account, which allows them to manage their character, powers, etc. [1, 2]. The examples of Classcraft application could be "Avatars and Teams" where each student was provided with an access code to set their own account and create their avatar. The students had to decide if they wanted their avatar to be a Warrior, a Mage or a Healer. Warriors are in charge of protecting the team and they can use their powers to absorb the damage for other players, however, their powers are not very strong and cannot be used very often. Mages supplies Action Points for their teams, and they have the strongest powers, on the contrary, they are weaker and have more risk of falling in battle. Finally, Healers are particularly important in the game as they use their powers to restore Health Points for their teams or themselves, that is the way the team should protect them and help them to survive.

The thematic unit developed during the intervention proposal was focused on fantastic stories and legends [3]. Therefore, Game of Thrones served as a common thread as it is a wellknown and popular TV series. The students were grouped into teams according to the dynasties that fight for the Iron Throne. In this sense, four teams of seven students were formed in 4^oB (Stark, Lannister, Targaryen and Martell) and three teams of five students were formed in 4^oA (Stark, Lannister and Targaryen). In addition, Classcraft allows the teacher – or Gamemaster – to have both a global and individual vision of the game progress. Therefore, the teacher can view the individual progress of a given student, a specific team or the whole class.

Additionally, we would like to attract attention to other examples of games, such as "Ship Simulator 2018" and "Cargo Ship: Car Transporter in 3D". Simulation games also show good results in the training of future river and sea transport specialists. For instance, the game "Ship Simulator 2018" is a realistic simulator where you can travel to exotic places and transport ship passengers. The developers have embodied in the game real situations with dynamic ocean waves and realistic cruising movements in large ports filled with other ships. In the game,

the user must be careful not to collide with ships or railings, watch out for other ships and boats and shark attacks. "Cargo Ship: Car Transporte in 3D" is a ship simulator with realistic marine physics. It allows students to try on the role of captain of a huge ferry carrying cargo. The tasks in the game fully correspond to the realities of the future professional maritime school students' activities: arrive at the port to load the goods, choose the destination, deliver the goods by sea, keep the cargo safe, not forgetting the deadline for its delivery.

In conclusion, we would like to point out that games create interaction for any positive learning experience. Gamification became part of the professional training of future river and sea transport specialists. For this purpose, maritime educational institutions have both pedagogical methods of business, simulation and role-playing games used during training, such as training centers and computer and mobile educational games that can be used in the process of practical and independent training of students.

REFERENCES

1. Parody L., Santos J., Trujillo-Cayado L.A., Ceballos M. Gamification in Engineering Education: The Use of Classcraft Platform to Improve Motivation and Academic Performance. *Special Issue STEAM Education and the Innovative Pedagogies in the Intelligence Era*. Appl. Sci. 2022. 12(22). 11832 URL: <https://www.mdpi.com/2076-3417/12/22/11832>.
2. Rivera-Trigueros I., Sánchez-Pérez, María del Mar. Classcraft as a Resource to Implement Gamification in English-Medium Instruction. *Teacher Training for English-Medium Instruction in Higher Education*. January 2020. P.356-371. URL: https://www.researchgate.net/publication/339489858_Classcraft_as_a_Resource_to_Implement_Gamification_in_English-Medium_Instruction.
3. Rivera-Trigueros I., Sánchez-Pérez, María del Mar. Conquering the Iron Throne: Using Classcraft to Foster Students' Motivation in the EFL Classroom. *Teaching English with Technolog.* V20. No4. P.3-22. Oct 2020. URL:

<https://files.eric.ed.gov/fulltext/EJ1271835.pdf>.

УДК 378:355.233-3.071.2

ОСОБЛИВОСТІ МОДУЛЬНОЇ СИСТЕМИ ПІДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛУ МОРСЬКОЇ ОХОРОНИ ДПСУ

Діденко О. В. – заступник начальника кафедри психології, педагогіки та соціально-економічних дисциплін, Національна академія Державної прикордонної служби України імені Богдана Хмельницького, Україна
Ілля Куценко – Начальник Навчального центру Морської охорони, Навчальний центр Морської охорони, Україна

У Національній стратегії інтегрованого управління кордонами до 2025 року [1] наголошується на важливості запровадження найкращих європейських практик і стандартів в умовах активної євроінтеграції та впровадження стандартів НАТО в ДПСУ.

З цією метою розроблено пропозиції щодо модульної системи підготовки персоналу Морської охорони ДПСУ з урахуванням узагальнення багаторічного досвіду підготовки молодших фахівців морських спеціальностей в Німеччині та в Польщі. Виконання комплексу заходів дозволить також реалізувати модель кар'єрного зростання військовослужбовців Морської охорони ДПСУ і забезпечить умови для упорядкування та більш якісного засвоєння матеріалу у чіткій структурно-логічній послідовності з профілюючих морських та спеціальних дисциплін, а також англійської мови за професійним спрямуванням; закріпити практичні навички, необхідні для самостійного обслуговування та застосування озброєння і технічних засобів кораблів (катерів) Морської охорони в будь-яких умовах обстановки. Реалізація модульної системи підготовки персоналу Морської охорони ДПСУ [2] дозволить одночасно залучати до практичних занять з курсантами викладачів різних профілів підготовки, а також наблизити практичну підготовку до

реальних умов оперативно-службової (бойової) діяльності корабельно-катерного складу загонів Морської охорони.

Представимо коротку характеристику модульної системи підготовки персоналу, яка передбачатиме 4 модулі.

Перший модуль – базова підготовка (професійно-технічне навчання), під час якої вивчаються профільюючі морські та спеціальні предмети, а також англійська мова за професійним спрямуванням). Підготовка персоналу здійснюється на базі Навчального центру Морської охорони за трьома основними ліцензійними професіями: «Матрос» II класу – термін підготовки 6 місяців; «Моторист (машиніст)» II класу – термін підготовки 6 місяців; «Водолаз» III класу – термін підготовки 3 місяці. Після цього молодший персонал, який успішно пройшов навчання, в подальшому призначається на первинні посади корабельно-катерного складу загонів Морської охорони.

Другий модуль передбачає проходження курсів підвищення кваліфікації за програмою підготовки сержантів та старшин для загонів Морської охорони на базі Навчального центру впродовж одного місяця. Водночас перед початком проходження цього модуля військовослужбовці повинні мати стаж за посадою не менше 1 року і знаходитись безпосередньо у морі (на службі) не менше 260 годин. Після завершення навчання за другим модулем молодший персонал в подальшому буде призначений на посади командирів відділень корабельно-катерного складу загонів Морської охорони.

Третій модуль передбачає проходження курсів підвищення кваліфікації на базі Навчального центру Морської охорони за двома ліцензійними професіями: «Матрос» I класу і «Моторист (машиніст)» I класу.

Для проходження курсів підвищення кваліфікації за професією «Матрос» I класу (впродовж 3 місяців) у претендента має бути попередній освітньо-кваліфікаційний рівень «Матрос» II класу, а також стаж роботи за посадою не менше 1 року, у тому числі безпосередньо у морі (на службі) не менше 120 годин.

Для проходження курсів підвищення кваліфікації за професією «Моторист (машиніст)» I класу з терміном підготовки 3,5 місяці необхідною є наявність у претендента попереднього освітньо-кваліфікаційного рівня «Моторист (машиніст)» II класу, а також стаж роботи за посадою не менше 1 року з безпосереднім перебуванням у морі (на службі) не менше 120 годин.

Після завершення підготовки за третім модулем персонал призначається на посади старшин корабельних команд кораблів морської охорони.

Четвертий модуль передбачає проходження курсів підвищення кваліфікації за ліцензійною професією «Судноводій малотоннажного судна» впродовж 5 місяців. Для цього у претендента має бути неповна вища освіта (молодший бакалавр, бакалавр) або попередній освітньо-кваліфікаційний рівень «Матрос» I класу (обов'язкова наявність стажу служби на кораблях водотоннажністю більше 80 тон не менше 1 року, в тому числі виконання обов'язків з несення вахти на ходовому містку під наглядом командира корабля (помічника командира) або вахтового офіцера впродовж не менше 6 місяців). Підготовку за цим модулем проходить молодший персонал, який в подальшому призначатиметься на посади командира (помічника командира) корабля (катеру) Морської охорони.

Запровадження модульної системи підготовки персоналу корабельно-катерного складу загонів Морської охорони дасть змогу удосконалити існуючу систему підготовки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Про схвалення Стратегії інтегрованого управління кордонами на період до 2025 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 24 липня 2019 р. № 687-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/687-2019-%D1%80#Text> (дата звернення: 12.01.2023)

2. Куценко І., Діденко О. Особливості професійної підготовки молодшого персоналу в Навчальному центрі Морської охорони Державної прикордонної

Служби України. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія: педагогічні науки*, Том 32 № 1 (2023).

УДК 378.6.09

КРИТЕРІЇ ДІАГНОСТУВАННЯ СФОРМОВАНOSTI ПРОФЕСІЙНОГО ІМІДЖУ МАЙБУТНІХ СУДНОВИХ МЕХАНІКІВ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ

Дімоглова О.В. -асистентка кафедри Інженерних дисциплін
Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»

Аналіз наукових джерел і дисертацій щодо проблеми формування професійного іміджу майбутніх фахівців різних вчених показує, що наукові дослідження щодо визначення критеріїв і показників діагностування його сформованості ведуть вітчизняні науковці (О. Бекетова [1], В. Бондаренко [2], А. Кононенко [6], А. Коркішко [7], М. Навроцька [8], І. Ніколаєску [9], І. Размолодчикова [10], Н. Савченко [12], Л. Серман [13] та ін.).

В їх наукових напрацюваннях містяться концептуальні, теоретичні та методичні аспекти для обґрунтування діагностувального інструментарію щодо предмету наукового дослідження – діагностування сформованості професійного іміджу фахівців різних галузей.

Аналіз результатів досліджень науковців показує, що нині не існує загальноприйнятих критеріїв і показників для діагностування сформованості професійного іміджу майбутніх фахівців.

А отже, результати аналізу та узагальнення наукових джерел показують, що нині немає єдиного підходу до розуміння критеріїв і показників діагностування рівнів сформованості професійного іміджу майбутніх суднових механіків морського транспорту.

Відповідно до обґрунтованих нами компонентів професійного іміджу майбутніх судових механіків – мотиваційно-цільового, рефлексивного, змістовного та комунікативно-діяльнісного – доцільно визначити критерії і показники діагностування сформованості професійного іміджу на основі використання рівневого підходу з урахуванням провідних ідей і положень компетентнісного, контекстного, суб'єктно-діяльнісного, культурологічного та системного підходів в освіті. У зв'язку з цим для її вимірювання необхідно знати визначення понять «критерій» і «показник».

Так, у «Новому тлумачному словнику української мови» поняття «критерій» розглядається як «ознака, на основі якої робиться оцінка, визначення чи класифікація; мірило для визначення, оцінки предмета чи явища, підстава для оцінювання або класифікації чогось» [14, с. 211].

Згідно з думкою О. Резвана, критерій – це «окремий узагальнений показник, що характеризує якість явища, його параметри, особливості чи характеристики, ставлення людини до процесу пізнання цього явища» [11, с. 132].

Критерій – це по суті «педагогічно вмотивований набір конкретних ознак та якостей явища, об'єкта, предмета, які дають змогу визначити його стан, рівень розвитку та функціонування; поняття «критерій» за сутністю більш ширше, ніж показник, а останній є складовою частиною критерію» (О. Діденко [5]).

Основними критеріями професійного іміджу майбутніх учителів іноземних мов, за науковим пошуком Л. Серман, визначено такі: особистісно-ціннісний, когнітивно-лінгвістичний, практико-орієнтований. Показниками особистісно-ціннісного критерію є природні, особистісні характеристики вчителя, мотивація до самореалізації та самопрезентації; когнітивно-лінгвістичного – інтелектуальна активність, лінгводидактична компетентність, саморегуляція, міжкультурна комунікація, культура спілкування й мовлення;

практико-орієнтованого – алгоритми дій і способів поведінки, соціальний запит та значущість престижу професії, професійна компетентність [23, с. 163].

Серед показників сформованості професійного іміджу майбутніх майстрів виробничого навчання будівельного профілю Т. Волосюк визначає позитивні особистісні якості та приємну зовнішність, вихованість і рівень загальної культури, знання й уміння самоорганізації, професійні знання й уміння, здатність до командної роботи і лідерські якості, уміння самопрезентації, позитивну репутацію; соціальну активність [3, с. 49].

О. Гасаненко серед показників сформованості професійного іміджу студентів технічного університету виокремлює повноту знань про сутність іміджу, його засоби, структуру та функції, прийоми та методи проектування, сформованість мотивів до проектування іміджу, ціннісних орієнтацій, комунікативних умінь і навичок, навички в сфері проектування професійного іміджу, ділового спілкування, в реалізації теоретичних знань на практиці, сформованість емпатії, толерантності, гнучкості в поведінці, емоційної стриманості і стійкості до стресу [4, с. 104].

Саме тому є необхідність щодо уточнення показників і критеріїв, що використовувалися для оцінювання рівнів сформованості професійного іміджу майбутніх суднових механіків. У зв'язку з цим згідно зі структурою окресленого дослідження було визначено такі критерії і показники:

Професійно-мотиваційний критерій відображає мотиваційно-цільовий компонент, показниками якого є такі: професійні якості; професійна вмотивованість до розв'язання інженерних проблем у критичних ситуаціях; налаштованість до самоформування.

Когнітивний критерій відображає рефлексивний компонент, показниками якого є такі: наявність критичного мислення; здатність генерувати ідеї; образність; наявність комунікативних та лідерських навичок та вмінь.

Операційний критерій відображає змістовний компонент, показниками якого є такі: наявність іншомовних навичок та вмінь; наявність інформаційних

навичок та вмінь в експлуатації ДВЗ; наявність навичок та вмінь в основах життєдіяльності в суднових багатонаціональних екіпажах; уміння використовувати набуті «Soft skills» та «Hard skills» у подальшому професійному середовищі.

Іміджево-поведінковий критерій відображає змістовний компонент, показниками якого є такі: наукова ерудиція в питаннях морської інженерії; орієнтація в інформаційному просторі; подолання мовного бар'єру; формування спеціальних компетентностей згідно з Конвенцією ПДНВ; здатність до самопрезентації.

Зазначені критерії та відповідні їм показники є основою для встановлення рівнів сформованості професійного іміджу майбутніх суднових механіків (високий, середній, низький) згідно з провідними принципами суб'єктно-діяльнісного та компетентнісного підходів до розуміння її змісту. Вони дають змогу трансформувати якісні показники у кількісні та досить об'єктивно оцінювати ступінь сформованого досліджуваного явища за кожним критерієм з наступним узагальненням середньостатистичних величин для визначення сформованості професійного іміджу майбутніх суднових механіків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Бекетова Е. А. Формирование профессионального имиджа будущего учителя технологии и предпринимательства : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Армавир, 2006. 174 с.
2. Бондаренко В. І. Теоретичні і методичні засади формування іміджу майбутнього вчителя технологій у системі виховної роботи педагогічного університету : дис. ... д-ра. пед. наук : 13.00.07. Київ, 2016. 489 с.
3. Волосюк Т. В. Результати констатувального експерименту з формування професійного іміджу майбутніх майстрів виробничого

- навчання будівельного профілю. *Вісник Черкаського університету: Педагогічні науки*. 2016. № 9. С. 46–53.
4. Гасаненко Е. А. Формирование готовности студентов технического вуза к проектированию профессионального имиджа : дисс. ... канд. пед. наук : 13.00.08. Магнитогорск, 2019. 192 с.
 5. Діденко О. В. Педагогічні умови професійного самовдосконалення майбутніх офіцерів : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04 / О. В. Діденко. Хмельницький, 2003. 200 с.
 6. Кононенко А. О. Психологічні складові індивідуального іміджу сучасного педагога : дис. ... канд. психол. наук : 19.00.07. Одеса, 2003. 200 с.
 7. Коркішко А. В. Педагогічні умови формування професійного іміджу майбутніх магістрів педагогіки вищої школи : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Слов'янськ, 2018. 23 с.
 8. Навроцька М. М. Розвиток професійного іміджу педагога в системі післядипломної педагогічної освіти : дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Тернопіль, 2019. 252 с.
 9. Ніколаєску І. О. Розвиток професійного іміджу соціального педагога в післядипломній освіті : автореф. дис. ... канд. пед. наук: 13.00.04. Черкаси, 2011. 23 с.
 10. Размолодчикова І. В. Формування професійного іміджу вчителя початкових класів у процесі вивчення фахових дисциплін : автореф. дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Кіровоград, 2011. 20 с.
 11. Резван О. О. Формування професійно-рефлексивної позиції майбутніх фахівців автомобільно-дорожньої галузі : монографія. Харків : Точка, 2014.
 12. Савченко Н. В. Формування професійного іміджу майбутнього вчителя початкової школи в процесі викладання психолого-педагогічних дисциплін : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Умань, 2016. 261 с.

13. Серман Л. І. Педагогічні умови формування професійного іміджу у майбутнього вчителя іноземних мов : дис. ... канд. пед. наук : 13.00.04. Рівне, 2020. 250 с.
14. Яременко В. В., Сліпущко О. М. Новий тлумачний словник української мови. Київ : Аконіт, 2001.

УДК 337.354:37.091.3

PEDAGOGICAL APPROACHES TO THE DEVELOPMENT OF THE COMPETENT QUALITIES OF SPECIALISTS IN CONDITIONS OF PROFESSIONAL TRAINING

Caprian Svetlana- Head of the Quality Assurance Planning Department, Professor of Romanian Language and Literature, Teaching Degree II, Master's Degree at the Institute of Criminal Sciences and Applied Criminology, Chisinau, Republic of Moldova.

*Learning is an admirable thing,
but it is good to remember from time to time
that nothing worth knowing can be taught.
Oscar Wilde*

The teaching staff, as an actor of education interested in professional development throughout his life, is able to evaluate itself, set development goals and analyze the degree of their achievement. Self-evaluation as a process must ensure deep reflection on how students are helped by the teaching staff to achieve success in learning. This reflective process must help the teacher in identifying his strengths and the areas in which he needs support and development.

The assessment will be correlated with the items included in the self-assessment. After completing the instruments independently (self-assessment – by the teacher and evaluation – by the employer), the parties will exchange instruments. During a discussion (interview), through negotiation, the evaluator and the evaluated will reach a joint decision regarding the evaluation result.

Every teacher creates their Professional Portfolio, which represents the collection of evidence of the best professional experiences in the main areas covered by the standards and can include:

- Learning design and preparation and the Learning-Teaching-Assessment Process;
- Didactic projects of the most successful lessons/learning units, including post-teaching improved lesson project variants;
- Complementary didactic material, elaborated and applied;
- Formative and summative assessment tools, developed and applied;
- Extracurricular activities design and application;
- Professional reflections regarding: the application of didactic projects; streamlining the application of the developed didactic materials; the results of the application of the assessment tools and ideas for their improvement.

The evaluation is carried out on a peer-to-peer basis and will be provided by two or three colleagues, from the same discipline, within the same curricular area or from any other disciplines, provided they possess the necessary scientific and didactic skills in order to support the teaching staff in identifying its strong points and the areas in which it needs development. This will include: results of direct observation regarding the teaching-learning-evaluation process (lesson observation and evaluation sheets and reflections on what was observed, with recommendations); pedagogical considerations regarding the realization of extracurricular activities (activity observation sheets and reflections on those observed, with recommendations); pedagogical considerations with reference to the involvement in the professional development activity.

The concept of continuous training defines the essential pedagogic lines for the activity of improving teaching staff, lines outlined at the level of education systems, by consolidating the reforms already undertaken and reevaluating priorities in a society based on advanced technologies. Continuing education responds to these developments and their integrative problems in the wider context of lifelong education. continuous training in its modern conception, "begins to be conceived as a

long-term and permanent learning process", with two general functions: a) perfecting and renewing professional practices by updating the knowledge acquired during the initial training, b) completing the training initial, including through the eventual change of professional orientation, with new skills sanctioned by diplomas. These functions, specifically emphasized at the level of some education systems, generate different formulas for organizing continuous training: training during the profession, advanced training, retraining training. At the level of education policy, all the options mentioned are aimed at improving the teaching staff. At a conceptual level, continuous training could be defined as a set of activities and practices that require the involvement of trainers for the amplification of their own knowledge, the improvement of skills, the analysis and development of professional skills.

A modern teacher evaluation process can no longer be focused on the quantification of credits offered for hours of participation in training courses or in various activities, most of which cannot even be performed by most of the teachers. It focuses on creating communities of good practice in each school, within which teachers support each other, learning from each other and pursuing common success.

A genuine assessment process can no longer emphasize the awarding of credits for the overzealous and stressful organization of three lessons and two demonstration activities over the course of five years, which, in fact, do not even far from "proving" the real situation. It focuses, first of all, on the appreciation of the degree of competence with which a teacher does his work every day, step by step, on the way he solves real problems and responds to the challenges that arise.

An effective evaluation process can no longer put the teacher in the position of giving extremely much time to bureaucratic activities, time-consuming and paper-consuming, at the expense of quality time used for preparing and carrying out activities with students. The teaching staff must focus their activity on the student, on the student, helping him to progress in learning, to feel free in thinking, to express his curiosity through questions, to support his colleagues and to seek their support in the realization of ideas.

The most stable phenomenon of the period we are going through is change, manifested in all spheres of life. In the conditions of the current society, the role of education is increasing more and more. Perceived and recognized as a priority, education is approached more and more insistently from a conceptual point of view and at the level of educational policies. The consolidation of concerns for the performance of education is influenced by the new demands of society.

Literacy teaching staff is currently one of the biggest concerns of the Ministry of Education, because teachers are the ones who don't want to stay behind the technologies, they are the ones who are thirsty for knowledge.

REFERTENCES

1. Ghid de proiectare a activităților de formare în educația adulților, Chișinău, 2016
2. S. Cristea, Didactica Pro nr.3, 2001. Institutul de Politici Publice, Modernizarea și eficientizarea învățământului general, Chișinău, 2016

УДК 378.013

PROFESSIONAL DEVELOPMENT OF INTELLECTUAL COMPETENCES OF SPECIALISTS ACQUIRED THROUGH LEARNING ACTIVITY

Cliciuc Natalia - Physics and Mathematics Teacher, Didactic Grade-I, Chisinau,
Republic of Moldova

*Learning without thinking is wasted work,
thinking without teaching is dangerous.
Confucius*

Learning occupies a central place in psychic development and personality formation, due to the fact that through it the individual acquires new behaviors. All knowledge, abilities and intellectual competences are acquired through learning activity.

Professional development is closely related to professional training. The teaching staff educates, first of all, with their own personality, because, as the old saying goes, you can't give what you don't have. A successful career largely depends on the correctness with which a person made a professional choice, or rather, how successful his professional self-determination was.

The teaching staff is an integral part of the professional development process. However, to implement the innovative activities of a teacher, professional training is not enough. At the same time, the readiness of the teaching staff themselves to enter the path of improvement is also important.

The modern teacher is considered something deeper, having at the same time a semantically broader name. It is understood as the intentional work of a teacher, based on understanding his own professional experience by studying and comparing the educational process in order to change it and receive a better education. We can say that the activity of a professor is a phenomenon that reflects the creative potential of a teacher.

Pedagogical innovations are understood as various innovations aimed at changing the technology of education and training. Innovations include not only the creation and dissemination of innovations, but also the changes and transformations in the way of thinking and the way of doing business that are associated with these innovations. In any case it is something progressive, useful, advanced, modern and positive. The process of introducing various innovations in the educational process largely depends on the potential of the teaching staff themselves.

The potential of the teaching staff is associated with parameters such as:

- The presence of a creative ability to generate and produce new ideas, as well as to design and model them in practice.
- Education and development in cultural and aesthetic terms.
- Preparation for something different from existing ideas, a new one, the basis of which is the panorama and flexibility of thought, as well as tolerance of character.

- The desire to improve activities, as well as the presence of internal methods and means that will ensure it.

The preparation of a teacher for innovative training is also understood as the presence of a great capacity for work and the desire to approach one's work creatively. These include knowledge of new technologies, the ability to develop projects, as well as the ability to analyze and identify the causes of existing deficiencies. The participation of teachers in innovative activities has its own characteristics.

In this sense, we must trust the innovator, the researcher, assuming that everything he does in the process of searching for new solutions and truth will not harm the interests of society.

Teachers can choose their teaching methods and techniques and adapt their pedagogical practices according to the learning pace and age characteristics of the students. Teaching staff have the obligation to set objectives, organize and carry out learning activities that provide opportunities for academic progress for all students: boys and girls, students with disabilities, psychomotor deficiencies or special medical requirements; students coming from various cultural and social backgrounds, students belonging to different ethnicities, etc., so that they form the targeted skills.

The use of information and communication technology in school subjects is a response to the imperative of time and the need to diversify the teaching-learning-evaluation process in the individual training of teaching staff for a modern educational process.

Innovative teaching methods are a basic component of the teaching staff's professionalism. Innovation in teaching is a permanent process of professional solution of didactic problems and less the application from time to time by some teachers of new methods for them.

Innovative pedagogies must be built on students' natural learning abilities. In the formation of competences for the XXI century, any innovative pedagogy will be based on such natural qualities of students as curiosity, creativity, and collaboration within the game.

Learning is the process of selecting, processing and assimilating some information through which the subject structures or restructures its functional and behavioral modalities; is an activity with pedagogical value that consists in the acquisition, fixation and conscious, progressive and voluntary reproduction of knowledge, skills, skills, attitudes. Learning is a process of acquisition through experience, which leads to the formation or modification of behavioral activity under the influence of repetitive and variable environmental conditions.

Learning outcomes are expressed through knowledge, skills and competences acquired during various formal, non-formal and informal learning experiences. Desire success and not perfection, don't give up your right to make mistakes because then you will lose the ability to learn new things and move forward in life.

REFERENCES

1. Emanoil Tereja General teaching methodology: Physics, ARC publishing house 2001.
2. Baltag I. Etc. The concept of education in Moldova. Valences of education reform (Part I) Chisinau ISPP of MSI, 1992.
3. Bruner J. S. For a theory of instruction. Bucharest. Didactic and Pedagogical Publishing House, 1970

УДК 37. 211.24

ДОСЛІДЖЕННЯ НАОЧНОСТІ У НАВЧАННІ МОРСЬКОЇ АНГЛІЙСЬКОЇ МОВИ МАЙБУТНІМИ МОРСЬКИМИ ФАХІВЦЯМИ

Константинова Т. М. – старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська
академія»

Проблема наочності у викладанні іноземних мов завжди було актуальним. В останні роки знання іноземних мов як інструмент міжкультурної комунікації стає все більш престижним і затребуваним, оскільки людство прагне до “суспільства без кордонів” і доступ до культурної спадщини та духовних цінностей народів світу. Тому помітно розширилася область наочності, і ускладнився її інструмент. Для моделювання фрагментів об’єктивної реальності викладачі використовують все - від предметів і картинок, жестів і рухів до відеофільмів і комп’ютерних програм, з яких викладач моделює фрагменти об’єктивної реальності. Застосування наочних і технічних засобів навчання сприяє як ефективному засвоєнню відповідної інформації, а й активізує пізнавальну діяльність здобувачів; розвиває у них здатність пов’язувати теорію з практикою, з життям, формує навички технічної культури, виховує увагу та акуратність, підвищує інтерес до вчення і робить його більш доступним. Використовувати принцип наочності можна в якості навчального матеріалу та і в якості засобу контролю. Правильне використання візуалізації під час уроків іноземних мов сприяє інтенсифікації навчання, полегшує запам’ятовування матеріалу, робить його доступнішим.

Механізм візуалізації передбачає представлення логічних умов завдання та проміжних результатів його вирішення у візуальній формі відповідно до вимог завдання. У контексті вивчення іноземних мов під візуалізацією розуміють уміння представляти інформацію, пов’язану з процесом вербалізації мовних намірів. Доступ до функцій візуалізації полегшує переклад. У візуалізації зазвичай виділяють дві функції: функцію відтворення, що реалізується у вигляді відтворення візуальних ознак ситуації з минулого досвіду у візуальній репрезентації (образі), та функцію продукування, яка пов’язана з генеруванням нового образу в результаті різноманітних перетворень певного матеріалу.[1] У процесі сприйняття навколишньої дійсності (як і в процесі навчання) задіяні всі п’ять органів чуття людини. Тому принцип візуалізації виражає необхідність формування в

учнів уявлень і понять на основі всіх їхніх чуттєвих сприйняття об'єктів і явищ. Однак пропускну здатність сенсорних або "комунікаційних каналів" між людьми та навколишнім світом є різною. За даними деяких експертів, наприклад, слуховий орган передає 1000 одиниць інформації за одиницю часу, дотиковий - 10 000 одиниць інформації за одиницю часу, а зоровий - 100 000 одиниць інформації, тобто приблизно 80% інформації про навколишній світ ми отримуємо за допомогою зору.[3] Коли ми отримуємо інформацію одночасно за допомогою зору і слуху, ми сприймаємо її гостріше, ніж тільки за допомогою зору або тільки за допомогою слуху. Зір слугує основою, на якій будується мова, і визначає умови її змісту та перебігу. Зір функціонує як відправна точка, джерело і основа для набуття знань. Зір є тим матеріалом, який гарантує оптимальне засвоєння і запам'ятовування навчального матеріалу, формує основу для розвитку творчої уяви і мислення, служить критерієм достовірності набутих знань і містить підказки, які розкривають закони мови через чуттєве і зорове сприйняття. У навчанні мови можна виокремити такі функції наочності: 1) навчальна (використання наочних матеріалів для подання навчально-пізнавальної інформації); 2) контролююча (використання наочних матеріалів для контролю і самоконтролю за характером знань, умінь і навичок, що формуються); 3) організуюча (відбір і презентація навчальних матеріалів); 4) виховна (відбір і подача методів). З першого ж заняття слід використовувати зразкові аудіозаписи як джерела звуку, щоб розвивати навички сприйняття на слух. Уміння самостійно працювати з технічними засобами необхідно розвивати і надавати практично в рамках курсу інформаційних технологій. Особливу увагу слід приділяти самостійній роботі студентів ВНЗ з технічними засобами, оскільки це дозволяє продовжити час перебування в мовному середовищі та підвищити ефективність навчання. Широке використання технічних матеріалів у навчанні іноземної мови дає чудову можливість реалізувати на практиці принцип наочності. Технологічні матеріали використовуються для

демонстрації наочних матеріалів. Наприклад, комп'ютер з функціями вчителя являє собою: 1) якісно новий рівень наочності з мультимедійними та телекомунікаційними можливостями; 2) джерело інформації, що замінює частково або повністю підручник; 3) джерело інформації, що є не тільки джерелом інформації, а й альтернативою підручнику.[2] Специфіка технологічних засобів полягає в тому, що вони дозволяють реалізувати такі форми викладання та управління, які були б неможливими без спеціального обладнання. Широке застосування технічних засобів у навчанні іноземної мови є необхідним, оскільки їх використання відкриває широкі можливості для реалізації одного з найважливіших дидактичних принципів - принципу "наочності".

Таким чином, принцип наочності впливає із сутності процесу сприйняття, розуміння та узагальнення навчального матеріалу студентами і є одним із найважливіших принципів навчання. У сучасних умовах, коли основною метою викладання іноземних мов у вищих навчальних закладах є розвиток особистості, здатної брати участь у міжкультурному спілкуванні іноземною мовою та самостійно вдосконалюватися в іншомовній діяльності в процесі навчання, візуалізація слугує основою для побудови мови та визначення умов її змісту і перебігу. Візуалізація слугує відправною точкою, джерелом і основою для набуття знань; є засобом навчання, що гарантує оптимальне засвоєння і закріплення навчального матеріалу; є основою для розвитку уяви і творчого мислення; є критерієм визначення достовірності набутих знань; а також містить елементи, що розкривають закони мови в чуттєвому і зоровому сприйнятті. Більше того, вона містить елементи, що розкривають закони мови в чуттєвому і зоровому сприйнятті.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Гришкова Р. О. Методика навчання англійської мови за професійним спрямуванням студентів нефілологічних спеціальностей : [навчальний

- посібник для студентів вищих навчальних закладів] / Р. О. Гришкова. – Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2015. – 220 с.
2. Методика навчання іноземних мов і культур: теорія і практика : підручник для студ. класичних, педагогічних і лінгвістичних університетів / Бігич О. Б., Бориско Н. Ф., Борецька Г. Е. та ін./ за загальн. ред. С. Ю. Ніколаєвої. – К. : Ленвіт, 2013. – 590 с.
3. Щукін О.Н, "Навчання іноземних мов: Теорія і практика: Навчальний посібник для викладачів і студентів". 2-е изд., Испр. і доп. - М. : Филоматис, 2006. - 480 с.

УДК 378/37 504:001.92

ВПЛИВ ВІЙНИ НА ЕКОЛОГІЮ МОРСЬКИХ ЕКОСИСТЕМ УКРАЇНИ

Жур'ян Вікторія-аспірант, Інститут професійно-технічної освіти,
Національна академія педагогічних наук України,

Кононенко Андрій- кандидат педагогічних наук, доцент, викладач
Дунайського фахового коледжу Національного університету «Одеська морська академія»

Смирнова Ірина - доктор педагогічних наук, професор, в.о.директора
Дунайського фахового коледжу Національного університету «Одеська морська академія»

У п'ятому випуску тематичної серії бюлетенів про екологічні наслідки російського вторгнення в Україну, який підготовлено Обсерваторією

конфліктів та докільця спільно з Екологічною мережею «Зой» за підтримки Програми ООН з навколишнього середовища в межах діяльності з моніторингу екологічної ситуації в Україні відзначається, що широкий спектр військової діяльності на суходолі та у морі ставить під загрозу морські екосистеми України, тоді як вразливі та екологічно чутливі прибережні оселища зазнають безпосереднього впливу від бойових дій.

Для визначення справжнього впливу війни на екологію Чорного і Азовського морів, лиманів і водно-болотних угідь, будуть потрібні подальші дослідження, однак оскільки ці води вже зазнали низки навантажень від людської діяльності, таких як забруднення, надмірний вилов риби, інвазії чужорідних видів та змін клімату, наслідки впливу можуть бути істотними [1].

Автори наводять таблицю, у якій зазначені найбільш істотні інциденти, що відбулись у прибережних і морських районах України у лютому – жовті 2022 р.

Територія	Інциденти
Прибережні міста та порти	Багаторазові атаки на Одесу, Очаків, Миколаїв, Херсон, Скадовськ, Мелітополь, Бердянськ, Маріуполь та Севастополь, які призвели до затоплення кораблів та пошкодження берегової інфраструктури.
Узбережжя Чорного і Азовського морів, басейни і дельти Дніпра, Південного Бугу, річки Донбасу	Висока інтенсивність бойових дій, що завдає значної шкоди населеним пунктам, об'єктам промисловості, критичній інфраструктурі, землі та природному середовищу.
Відкрите море	Багаторазові атаки на цивільні та військові кораблі, бойові дії на острові Зміїний та навколо, ракетні обстріли газових бурових установок, вплив військових дій на популяції китоподібних.

Вони відзначають, що основні наслідки війни для прибережних і морських екосистем включають хімічне та акустичне забруднення, фізичне пошкодження природних оселищ та занепад природоохоронної діяльності. Військові дії також перешкоджають екологічному моніторингу та управлінню Чорним і Азовським морями. Пошкоджені об'єкти промисловості та населені пункти можуть бути важливими джерелами хімічного забруднення прибережного та морського середовища. Дані платформи «Екодозор» свідчать про збільшення кількості повідомлень про пошкодження та руйнування прибережних населених пунктів з розвитком військових дій [1].

Бойові дії на морі також мають негативний вплив на довкілля, оскільки внаслідок мінування акваторій, потоплення кораблів і пошкодження приморської інфраструктури, а також викидів хімічних речовин страждають екосистеми Чорного й Азовського моря. Російські військові атакують портову інфраструктуру вздовж морського узбережжя та кораблі на якірних стоянках, що призводить до забруднення вод і поширення отруйних речовин у море. Нафтопродукти, які потрапляють у воду, формують плівку на поверхні води, порушують обмін енергією, теплом, вологою та газами між морем і атмосферою.

Підводні човни при випуску ракет відпрацьоване ракетне паливо скидають у воду. У вигляді плівки нафтопродукти можуть розповсюджуватись поверхнею моря, частково розчинятися у воді, а важчі фракції поступово осідають на дні. Остання категорія є найбільш проблемною – у випадку великих штормів це все потрапить у водне середовище і біоценози (сукупності рослин, тварин та мікроорганізмів) зазнають токсичного впливу. Затоплені кораблі також впливають на екосистему моря, як і боєприпаси, що опиняються у воді.

Окрім цього, росіяни мінують акваторію Чорного моря. Дрейфуючі міни можуть становити загрозу не лише судноплавству, а й морським мешканцям. Ще одним фактором ризику є акустичний шум. Сонари у

підводних човнах працюють на частоті, яка дуже негативно впливає на дельфінів. Ультразвукові та шумові ефекти від кораблів заганяють дельфінів у рибальські пастки та змушують їх викидатись на узбережжя [2].

Природа України є ще однією жертвою російської агресії. Війна згубно впливає на кожен складову довкілля – тваринний і рослинний світ, воду, повітря, ґрунт. Наслідки цього негативного впливу будуть довгостроковими та матимуть не лише локальний, а й глобальний характер.

Зараз неможливо повністю оцінити вплив війни на довкілля через брак точної інформації. Причин цьому дві. Насамперед, навіть збирати ці дані небезпечно для фахівців, оскільки тривають активні бойові дії. По-друге, не вся інформація може бути озвучена публічно з тактичною метою. Проте зрозуміло: чим довше триває війна, тим більше шкоди вона завдасть довкіллю, і тим більше наслідків ми матимемо в майбутньому [3].

Головним критерієм збитків вчені пропонують вважати можливість знищення природного комплексу, єдиного в своєму роді. Від початку повномасштабного вторгнення РФ на Чорноморському узбережжі України, Туреччини, Болгарії, Румунії знайшли сотні мертвих дельфінів [4]. Дельфіни не єдині мешканці Чорного моря, хто постраждав від бойових дій. Військові дії напряму негативно впливають на фізико-хімічні та гідрологічні умови: викликають загибель риби; морських птахів і мікроорганізмів.

Незважаючи на низку зусиль світового суспільства щодо покращення екологічного стану біосфери, на планеті наростає екологічна криза, спричинена непродуманою та безвідповідальною діяльністю людини. Визначальним став антропогенний фактор впливу на довкілля, що зумовило підвищення значення питання формування екологічної компетентності людини. Багато авторів відзначають, що ситуація глобальної екологічної кризи вимагає осмислення нових підходів до аналізу взаємодії природи та суспільства [5]. Сучасний стан речей вимагає посилення відповідальності за спричинення шкоди довкіллю. На

разі всі екологічні злочини зараз фіксуються і стануть предметом позову України до міжнародних судів на отримання репарацій від росії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Прибережне та морське середовище (2023) *Офіційний Сайт британської благодійної організації Conflict and Environment Observatory (CEOBS).* <https://ceobs.org/%D0%B5%D0%BA%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D1%96%D1%87%D0%BD%D0%B8%D0%B9-%D0%B1%D1%8E%D0%BB%D0%B5%D1%82%D0%B5%D0%BD%D1%8C-%D1%89%D0%BE%D0%B4%D0%BE-%D0%B2%D1%96%D0%B9%D0%BD%D0%B8-%D0%B2-%D1%83%D0%BA%D1%80/>
2. Екоцид: вплив війни на українське довкілля та екологія як додаткова зброя РФ? (2022) *Сайт незалежного всеукраїнського молодіжного онлайн-медіа «Свідомі».* https://svidomi.in.ua/en/page/28_08_2022190704
3. Мокрий В. (2023) Вплив російської агресії на природоохоронні території України. *Стожари. Сайт Української діаспори.* <https://svitua.org/2023/01/17/vplyv-rosijskoyi-agresiyi-na-pryrodoohoronni-terytoriyi-ukrayiny/>
4. Воронков В. Знищений крейсер руйнує екосистему Чорного моря. *Голос України.* 13 квітня 2023 р.
5. Radkevych, V., Zhurian, V., Kononenko, A., & Smyrnova, I. (2023). Pedagogical Aspects of the Formation of Ecological Competence of Specialists of the Maritime Branch. *International Journal of Engineering Pedagogy (iJEP)*, 13(1), pp. 82–93. <https://doi.org/10.3991/ijep.v13i1.36125>

УДК: 378/37 504

ЗДОРОВ'ЯЗБЕРЕЖУВАЛЬНІ ТЕХНОЛОГІЇ В ОСВІТНЬОМУ ПРОЦЕСІ

Мондич О.В. – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри загальної педагогіки і спеціальної освіти Ізмаїльського державного гуманітарного університету, Україна

У наш час недостатньо високий рівень здоров'язберігаючої освіти відчувається все сильніше, і це шкодить людині більше, ніж брак знань в будь-якій іншій сфері. Важливого значення в зв'язку з цим набуває здоров'язберігаюча освіта як змістовний компонент в цілому. З одного боку, вона допомагає людині усвідомити власний фізичний стан і відповідальність за свою тілесність, з іншого - сприяє усвідомленню індивідуальності та природно і соціально зумовленої унікальності. У цьому контексті важливим є розвиток цінностей, особистої гідності та відповідального ставлення до себе і світу. Іншими словами, здоров'язберігаюча освіта невіддільна від загальнокультурного розвитку людини. Сьогодні необхідно розуміти особливе значення валеологічної освіти для становлення кожної особистості як представника держави, формування змісту валеологічної освіти, валеологічного досвіду в житті нації та забезпечення підростаючого покоління відповідними валеологічними знаннями та вміннями. Психічне, фізичне і моральне здоров'я - головні умови гармонійного розвитку людини. Його збереження і зміцнення значною мірою залежить від ставлення людини до здоров'я. Навчити людину зберігати і зміцнювати своє здоров'я за допомогою здоров'язбережувальних технологій - одне з найважливіших завдань сучасних освітніх установ. Здоров'язбережувальні технології це [1, с. 11] сукупність педагогічних, психологічних, медичних установок, які визначають набір та компонентність здоров'язбережувальних форм, методів, засобів, прийомів навчання, необхідних для оптимального, раціонального складання валеологічних програм по формуванню, збереженню та зміцненню індивідуального здоров'я.

Здоров'я для більшості людей не є життєвою цінністю, і це в основному значною мірою пов'язано з недостатнім розумінням та усвідомленням цього феномену. Актуальність проблеми формування здорового способу життя учнів та студентів підтверджується значним збільшенням за останні роки їх кількості з різними порушеннями: психічного здоров'я, постави, зору, травлення, а також зростанням кількості дітей з генетичними та хворобами, пов'язаними з погіршенням екології. Сучасна науково-методична література свідчить про те, що існує дуже мало науково обґрунтованих рекомендацій щодо важливості здоров'язбережувальних технологій для впровадження їх у навчально-виховний процес.

В умовах глобальної ментальної та екологічної кризи, одним із проявів якої є постійне погіршення здоров'я людей, зростає інтерес до сучасної валеології як науки, що базується на нових підходах до розуміння феномену здоров'я людини, його закономірностей та механізмів, які його підтримують, зміцнюють та покращують. Також зростає інтерес до низки дисциплін, пов'язаних з гігієною та спортивною медициною - галузями медицини, в яких сконцентровано найбільше інформації про здорову людину. Тому введення нормативних загальноосвітніх дисциплін "Основи валеології" та "Основи здоров'я" в освітній процес як початкової, середньої так і вищої освіти є важливим елементом реформування змісту сучасної педагогічної освіти. Найважливішою стратегічною метою українських програм "Освіта (Україна XXI століття)", "Діти України", Законів України "Про загальну середню освіту" та "Про охорону здоров'я" є створення умов для всебічного розвитку людини та її здоров'я (психічного, розумового, фізичного і соціального). Державна програма виховання дітей та молоді України передбачає створення сприятливих умов для самореалізації особистості, здійснення індивідуального підходу, виховання національної свідомості, мовної та правової культури, розвитку естетичних потреб та емоцій, забезпечення духовної єдності поколінь, культивування кращих рис української духовності тощо. Крім того, серед

завдань визначено охорону та зміцнення фізичного, психічного і духовного здоров'я, гармонізацію стосунків між дітьми та молоддю. В умовах "недооцінки природної основи людини" та порушення її органічного зв'язку з навколишнім середовищем і способом життя необхідно, на думку О. Савченко, всіма засобами утверджувати демократичний тип зв'язку, "якщо суспільство захищає людину, то людина захищає державу" [4, с. 21]. Саме через культуру традиції презентуються ідеали освіти, визначаються цінності навчання і виховання молоді. При цьому народні моделі, життєві пріоритети та їх незначні варіації завжди вказують на певний підхід до виховання. Природовідповідний спосіб життя передбачає безпосередню взаємодію людини з навколишнім середовищем, високий рівень відповідальності за своє життя і справжню свободу. Відповідно до принципу природовідповідності, у своїй практичній діяльності педагоги повинні враховувати фактори природного розвитку особистості, її вікові анатомо-фізіологічні особливості, вивчати природничі, екологічні науки і створювати сприятливі умови для розвитку її спонтанності та самостійності. За даними Міністерства охорони здоров'я України, близько 89% дітей мають захворювання серцево-судинної системи, верхніх дихальних шляхів, опорно-рухового апарату, органів зору та неврологічні захворювання. Підвищується споживання алкоголізму, наркоманії та тютюнопаління, які забрали тисячі і тисячі життів. Основною причиною зростання вживання алкоголю, тютюну та інших наркотичних речовин серед молоді є сімейні проблеми і, як наслідок, недоліки домашнього виховання: за оцінками експертів Європейського регіонального бюро ВООЗ, Україна є однією з шести європейських країн (з 50) з найвищими показниками вживання алкоголю, тютюну і наркотиків. Щодня в Україні внаслідок вживання наркотиків помирає троє молодих людей [2, с. 57].

Концепція реформування системи освіти передбачає докорінне поліпшення організації навчально-виховного процесу, виходячи із завдання зміцнення здоров'я молоді та нормалізації її навчального навантаження. З цією метою необхідно сприяти реалізації

здоров'язбережувальних програм, забезпечити валеологічну спрямованість діяльності товариств, клубів, дитячих та молодіжних організацій, зосередити увагу на охороні та зміцненні здоров'я молоді, подальшому розвитку системи охорони здоров'я, валеологічної служби, психологічної служби, охорони здоров'я та фізичного розвитку учнівської молоді. необхідність підвищення кваліфікації педагогічних працівників з питань [3, с. 40]. Сучасна валеологічна освіта характеризується широким впровадженням технологічного підходу. Це об'єктивний процес, новий етап в еволюції валеологічної освіти, який переглядає підхід до підтримки та гарантування природних процесів розвитку. Під "здоров'язбережувальними технологіями" ми розуміємо (за А. Митяєвою [2]) сприятливі умови для навчання дитини в школі (відсутність стресових ситуацій, адекватність вимог, методів виховання і навчання), навчально-виховний процес (відповідно до вікових, статевих, індивідуальних особливостей та гігієнічних норм). Це означає оптимальну організацію, повноцінний і розумно організований режим фізичного навантаження. Крім того, впровадження здоров'язбережувальних освітніх технологій пов'язане з використанням медико-гігієнічних, фізкультурно-оздоровчих, терапевтичних, соціально-адаптаційних, екологічної валеології та безпеки життєдіяльності.

Сутність здоров'язбережувальних і здоров'яформувальних технологій полягає у забезпеченні здоров'я молоді, турботі про її самореалізацію, формування навичок здорового способу життя на високому рівні, моніторингу показників особистісного розвитку, прогнозуванні можливих змін здоров'я, забезпеченні успішності навчальної діяльності та її мінімальної фізіологічної "вартості", відповідного психолого-педагогічного, корекційного, комплексної оцінки навчально-виховних умов, що дозволяють реалізувати реабілітаційні заходи. Успішне використання та оволодіння здоров'язбережувальними технологіями є важливим показником професійної компетентності сучасного педагога. Адже цілісний розвиток особистості можливий лише за умови гармонійного поєднання її внутрішнього духовного світу та фізичного здоров'я,

а створення особистісно орієнтованого здоров'язбережувального середовища створює умови для розвитку особистості молодшої людини як унікальної людської індивідуальності (бачимо, що спілкування і діяльність), розвитку її саморегуляції, формування самосвідомості та активної участі самої особистості у формуванні досвіду здоров'я, набутого завдяки активній життєдіяльності. Йдеться про адекватні умови навчання дитини в школі та виховання студента у ВНЗ (відсутність стресів, адекватність вимог, адекватність методів навчання і виховання), раціональну організацію навчально-виховного процесу (відповідність індивідуальних особливостей особистості, її навчальних і фізичних навантажень віку, статі, гігієнічним вимогам і віковим можливостям дитини) адаптовані до індивідуальних особливостей особистості, її навчальної діяльності та фізичних навантажень до віку, статі, гігієнічних вимог і вікових можливостей дитини), гармонійне виховання, а також те, що воно повинно забезпечувати збереження здоров'я. Це пов'язано з тим, що для навчання дітей у школі та студентів у ВНЗ мають бути створені належні умови.

Підсумовуючи, можна побачити, що в сучасній науці існує значна кількість досліджень, пов'язаних зі зміцненням здоров'я в системі валеологічної освіти. Однак у практиці педагогічних колективів просвітницька робота ведеться недостатньо активно, а система профілактичних заходів зруйнована. Подальші напрями дослідження цієї проблеми ми вбачаємо у пошуку інноваційних форм і методів організації педагогічної та методичної роботи педагогічного колективу, створенні здоров'язбережувального середовища та формуванні змісту, форм, методів і засобів розвитку валеологічної освіти.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Андрущенко В. Проблеми і перспективи розвитку вищої освіти в Україні на зламі століть. Директор школи. 2010. № 43. С. 8 – 9.

2. Митяева А. М. Здоров'язбережувальні педагогічні технології: учб. Посібник для студентів вищих учбових закладів. К.: Академія, 2010. 192 с.
3. Оржеховська В. М., Свириденко С. О., Ковганич Г. Т. Методологія і методика освіти "Рівний – рівному" : навч.- метод. посіб. К. : Міленіум. – 2001. 178 с.
4. Савченко О. Я. Цілі й цінності реформування сучасної школи. Шлях освіти. 2015. № 1. С. 20 – 23.

УДК 378.147

ROLE GAMES IN TEACHING FUTURE NAVIGATORS THE TOPIC ANCHORING IN PROFESSIONAL ENGLISH CLASSES

Romanovska O.R. - Senior Lecturer of the Department of Humanities of the Danube Institute of the National University "Odessa Maritime Academy", Ukraine

As the world becomes increasingly interconnected, the demand for skilled seafarers who are proficient in English is on the rise. English is the primary language of communication in the maritime industry, and seafarers must be able to speak, read, write, and understand it fluently to carry out their duties effectively.

One way to develop the English language skills of future seafarers is through role-playing exercises. Role-playing is an interactive and immersive teaching method that involves putting learners in simulated real-life situations. In the context of teaching English to seafarers, role-playing can be an effective way to practice communication skills that they will need in their jobs.

Here are some benefits of using role-playing in teaching English to future seafarers:

Improved Communication Skills: Through role-playing, future seafarers can practice and improve their communication skills, such as speaking, listening, and responding. They can also learn to use appropriate vocabulary, tone, and register, which are essential for effective communication in the maritime industry.

Realistic Scenarios: Role-playing exercises can simulate realistic scenarios that future seafarers are likely to encounter on board ships, such as dealing with emergencies, communicating with port authorities, or handling customer complaints. This can help them develop their confidence and prepare them for real-life situations.

Interactive Learning: Role-playing is an interactive learning method that engages learners and encourages them to participate actively in the learning process. This can lead to better retention of the language and skills they learn.

Team Building: Role-playing exercises can be conducted in groups, which can help future seafarers develop their teamwork and collaboration skills. This is essential in the maritime industry, where crew members must work together to ensure the safe and efficient operation of ships.

Fun and Engaging: Role-playing exercises can be fun and engaging for learners, which can motivate them to learn and practice their English language skills.

Role-playing is an effective teaching method that can help cadets improve their language skills while developing their critical thinking and communication abilities. In particular, role-playing can be a useful tool when teaching English by topic, such as anchoring operations. In this article, we will explore the benefits of role-playing and how it can be used to teach English in the context of anchoring operations.

Anchoring operations are an important aspect of marine navigation, and they require a significant amount of technical knowledge and expertise. By using role-playing exercises, lecturers can help cadets better understand the concepts and procedures involved in anchoring operations while improving their English language skills.

One way to incorporate role-playing into English language teaching is to divide cadets into small groups and assign each group a specific role to play. For example,

one group could be responsible for playing the role of the captain of a ship, while another group could play the role of the first mate or crew members. Each group would then be given a specific scenario to act out, such as anchoring the ship in a busy harbor.

As the cadets work through the scenario, they will have to use English language skills to communicate with one another and make decisions based on the information available to them. This will require them to use vocabulary related to anchoring operations, such as "anchor chain," "windlass," and "bow thruster," as well as phrases related to communication, such as "port side" and "starboard side" as well as SMCP of IMO. In addition to improving their language skills, this exercise will also help cadets better understand the procedures and concepts involved in anchoring operations.

Role-playing exercises can also be used to simulate emergency situations that require quick decision-making and communication skills. For example, a scenario could be created in which the ship's anchor becomes stuck, and the cadets must work together to free it before the ship drifts into danger. This exercise will not only improve cadets' language skills but also their problem-solving and teamwork abilities.

In conclusion, role-playing is a valuable teaching tool that can be used to improve English language skills while teaching specific topics. By incorporating role-playing exercises into their lessons, lecturers can help cadets better understand the concepts and procedures involved in anchoring operations, while also improving their critical thinking and communication abilities. Role-playing can be an effective and engaging way to teach English to future seafarers. By simulating realistic scenarios and providing opportunities for learners to practice communication skills, role-playing can help prepare them for the challenges of working in the maritime industry.

УДК [159.9:613] (075.8)

ВНУТРІШНІ РЕСУРСИ СТРЕСОСТІЙКОСТІ ФАХІВЦЯ МОРСЬКОГО ТА ВНУТРІШНЬОГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Сорока О.М. – кандидат психологічних наук, доцент, доцент кафедри навігації і управління судном Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Можливість нівелювати вплив стрес-факторів, повністю формуючи будь-яку ситуацію, де виявляються, чи, пристосовуючись, і є, в загальному осмисленні, стресостійкістю, яка є інтегративною рисою морського фахівця, що забезпечує її можливість до загальносоціальної адаптації. Така риса надає можливість зберегти значущі міжособистісні стосунки в екіпажі, успішну самореалізацію, усвідомлення необхідних цілей, зберігаючи працездатність та психофізіологічне здоров'я. Така стресостійкість виробляється та розвивається лише у тому випадку, коли це є цілеспрямованим процесом.

Більшість науковців вважає, що стресостійкість кожної людини формується на основі багаторазового повторення зіткнення особистості зі стресогенними чинниками. Тенденційно стресостійкість виявляється в активній протидії до стресових чинників, пристосуванні або ухилянні від стресового впливу, що у будь-якому випадку пов'язане з особистісними змінами. Це дозволяє оптимізувати процес розвитку стресостійкості.

Багато дослідників, розглядаючи стресостійкість особистості як готовність і здатність успішно діяти у стресових обставинах, вміти керувати своїми психічними станами, виокремлюють ресурси стресостійкості людини.

Під такими ресурсами розуміються індивідуалізовані властивості і здібності, які регулюють психічну стійкість в особливих умовах. Сьогодні не має якоїсь одної класифікації ресурсів стресової стійкості людини. Дослідники розподіляють на зовнішні та внутрішні.

Внутрішні ресурси стресостійкості поділяються на:

1) особистісні:

- дієактивна особиста настанова: активне є ставлення до життя з більшою психологічною стійкістю до стресових ситуацій;
- дієактивна мотивація знешкодження, ставлення до чинників стресу як до необхідності набути особистого досвіду та необхідності особистісного розвитку;
- інтернальний локус контролю, впевненість у собі;
- позитивне та раціональне мислення, самоповага, адекватність самооцінки, усвідомлення власної значущості, самодостатності;
- усвідомлення особистої мети;
- емоційні та вольові риси;
- емоційний інтелект;
- власний досвід, досвід подолання стресових ситуацій;
- вміння звертатися по допомогу;
- вміння прийняти допомогу;
- вміння організувати підтримку;
- набуття навичок психологічної саморегуляції;
- надія;
- мужність;
- психологічна компетентність;
- організація та набуття навичок тайм-менеджменту;

2) інформаційні та інструментальні ресурси:

- можливість здійснювати контроль над ситуацією (ступінь впливу на особистість з адекватною оцінкою);
- використовувати методи чи способи аби дійти до особистої мети (власна майстерність, набуті навички, успіх);
- адаптивність, інтерактивності щодо зміни себе та ситуації, що оточує фахівця;

- інформаційні дії та діяльність з перетворення ситуації взаємодієвості фахівця та стрес-ситуації;

- до когнітивної структуризації та осмислення ситуації;

3) поведінка:

- копінг-стратегії;

- асертивність;

- соціальна підтримка;

4) фізичні:

- стан здоров'я;

- осмислення щодо власного психофізіологічного здоров'я);

5) особистий стиль:

- шкідливі звички;

- вільний для відпочинку час;

- правильне харчування;

- сон) [1].

Всі події оточуючого середовища, що знаковово відхиляють всю психологічну динамічну систему моряка від оптимального атрактора, що призводить до стану більш низької корисності – і є стресорами. Стресори, в свою ж чергу, можуть переміщати фізіологічну систему до іншого поля атрактора. Поле атрактора – область простору, яка має один і той же атрактор і весь простір може мати кілька атракторів (рис. 1).

Атрактор – це динамічна структура, яка формується внаслідок змін при самоорганізації, що пов'язана із різноманітними психологічними процесами. В системі людини він не є з фіксованою точкою, враховуючи багатогранний характер та внутрішньосуб'єктивну тимчасову мінливість фізіологічних показників психологічного стану. Людська система завжди є стохаотичною, відповідно атрактори важко описати.

Загалом, стресор має об'єктивні якості, тому їх важко визначити кількісним методом, оскільки фізіологічні ефекти стресу залежать від

суб'єктивного сприйняття. При визначенні кількісної оцінки індивідуальних стресорів, можна виділити наступні приклади – події, які включають в себе новизну, непередбачуваність (будь-яка інформаційність, що виходить за межі здібності мозку до обробки), загрозу власному еґо або почуття втрати контролю [2].

Таким чином, стресори зазвичай не викликають довгострокових негативних ефектів у фахівців морського транспорту, хоча достатньо сильний стресор може підштовхнути динамічну систему мозку моряка до нового, функціонального поля атракторів з меншою користю. Хронічний психологічний стрес у фахівців викликає зміни в системі – повільна реакція на майбутній стрес або високий потенціал для переходу до нового поля атракторів з меншою користю.

Отже, розвиток внутрішніх ресурсів стресостійкості моряка означає появу нових якостей у психіці фахівця або трансформацію наявних загальнолюдських якостей у певні професійні здібності. Відповідно відбувається розвиток стресостійкості фахівця морського та внутрішнього водного транспорту в процесі набуття професійних навичок та виконання професійної діяльності в особливих умовах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Сорока О. Обґрунтування та розробка структурно-функціональної моделі розвитку стресостійкості фахівця морського транспорту // Science and innovation of modern world. Proceedings of the 1st International scientific and practical conference. Cognum Publishing House. London, United Kingdom. 2022. Pp. 297 - 306 =-. URL: <https://sci-conf.com.ua/wp-content/uploads/2022/09/SCIENCE-AND-INNOVATION-OF-MODERN-WORLD-28-30.09.22.pdf>

2. Barry S. Oken, Irina Chamine, Wayne Wakeland. A Systems Approach to Stress, Stressors and Resilience in Humans. URL: https://www.ncbi.nlm.nih.gov.translate.googleusercontent.com/translate/pmc/articles/PMC4323923/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=ru&_x_tr_hl=ru&_x_tr_pto=sc

УДК: 354:378.1

ЦИФРОВА ТРАНСФОРМАЦІЯ ПІДГОТОВКИ КВАЛІФІКАЦІЙНИХ ФАХІВЦІВ

Татарко І.І. – кандидат історичних наук, доцент кафедри гуманітарних дисциплін Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Актуальність обраної теми дослідження зумовлена радикальними змінами в організації навчального процесу у всіх вищих закладах України. Сьогодні цифрові технології дуже активно застосовуються у системі підготовки кваліфікованих кадрів. Це пов'язано з широким застосуванням Інтернету, оскільки за допомогою дистанційних форм навчання формуються адаптовані умови для вирішення освітніх задач. Так, завдяки постійному покращенню засобів планування та організації педагогічного процесу, активного використання передових методів навчання та переходу до результативної організації освітнього процесу з використанням інформаційно-комунікаційних технологій відбувається більш продуктивний процес навчання.

Цифрові технології, що використовуються в системі вищої освіти, стали торкатися інтересів бізнесу і тому вимагають активної участі педагогічного складу та студентського товариства для підготовки затребуваних кваліфікованих кадрів. При цьому необхідно враховувати паралельний розвиток цифрової інфраструктури освіти, який все більшою мірою залучає до освітнього середовища всіх зацікавлених у його покращенні з метою підвищення рівня мотивації як викладачів, так і здобувачів вищої освіти. Тому, важливо звернути особливу увагу на розвиток цифрових навчально-методичних

матеріалів, наукових електронних бібліотек, електронних сервісів для комунікацій педагога та студентів і на активний освітній процес між ними. Саме в сучасній освітній системі формується «цифровий викладач», який поступово йде від традиційної освітньої системи до цифрової.

В даний час відбувається активне поширення та подальше застосування цифрової моделі організації навчальної роботи, яка потребує комп'ютерної техніки та якісного оснащення цифровими засобами зв'язку. Навчання на сучасному етапі розвитку технологій йде в онлайн і стає більш доступним і економічно вигідним як для здобувачів вищої освіти, так і для організацій освітнього середовища. Незважаючи на труднощі трансформації в технічному та науково-методичному забезпеченні існуючої освітньої системи, необхідна дієва підтримка з боку держави самого процесу цифрової перебудови системи освіти, оскільки в умовах цифровізації вищої освіти на викладача лягає відповідальність за об'єднання освітніх цифрових платформ та особисту взаємодію викладача зі студентами для цілеспрямованого покращення та координації зусиль у підготовці кваліфікованих кадрів для цифрової економіки [1].

Сучасні освітні моделі, що застосовуються у навчальній діяльності, мають бути повноцінно орієнтовані на цифрові інструменти, ресурси, платформи, сервіси. Тому відбувається постійне розширення існуючої традиційної освітньої моделі. У той же час необхідно відзначити постійну трансформацію системи освіти у зв'язку з цифровізацією економіки, де активно застосовуються дистанційні форми навчання з використанням повноцінного віртуального середовища у навчальній роботі. У системі вищого навчального закладу більш активно застосовується віртуальне середовище в мобільному навчанні студентів для побудови та реалізації самонавчальної логіко-семантичної системи віртуального навчання на основі психології особистості [2; 3].

Основними труднощами цифровізації вищої освіти є питання, пов'язані з організацією не лише навчання, а й практики для студентів, чия майбутня професія безпосередньо пов'язана з діяльністю, що не має відношення до цифрових технологій. Тому активне використання віртуальної реальності в навчанні дозволяє студентам отримувати велику кількість необхідної інформації, засвоєння якої залежить від ефективності її подачі. Саме віртуальне навчання дозволяє значно покращити та спростувати процес освіти. Здобувачі вищої освіти мають можливість більш ефективно засвоювати необхідні їм дисципліни, формуючи навички та вміння. Віртуальна реальність забезпечує більш дієве залучення студентів до освітнього процесу, що забезпечує, своєю чергою, високий за продуктивністю результат.

На використання віртуальної реальності в навчанні вплинула пандемія у 2020 році, коли багато навчальних закладів змушені були перейти в електронне освітнє середовище, тому для створення затребуваних інноваційних результативних практик у системі освіти необхідно успішно застосовувати інформаційно-комунікаційні технології. Для цього здійснюється інтеграція безперервного навчання викладацьким складом у навчальній діяльності нових цифрових платформ та сервісів.

Основними перевагами у підготовці кваліфікованих кадрів в умовах цифрового освітнього середовища є: по-перше, більш доступний та якісний процес надання необхідних навчальних матеріалів студентам; по-друге, освітній процес, що реалізується в освітній установі, забезпечує закріплення знань у студентів з актуальної та затребуваної теми дисципліни, що вивчається, з урахуванням індивідуальних особливостей з володіння комп'ютерними технологіями.

У сучасних цифрових умовах розвитку економіки освітнє середовище розглядається як керована освітня система, сформована для ефективного та доступного надання освітніх послуг через процес навчання. За допомогою онлайн-навчання надається ширший спектр до інформаційно-бібліотечних

центрів вищих навчальних закладів, що дозволяє, зокрема, забезпечити збереження книжкового фонду.

Найкращу підготовку кваліфікованих кадрів у системі вищої освіти забезпечує відкрите розміщення на електронних платформах вищих навчальних закладів продуктів пізнавальної, навчально-дослідної та проектної діяльності, роблячи освіту якіснішою. На кожному етапі освітнього процесу здійснюється планування навчальної діяльності з обов'язковим фіксуванням його реалізації через різні виступи, дискусії.

Онлайн-середовище забезпечує доступ до бібліотеки через інформаційні ресурси мережі Інтернет, а також до різних аудіо відеоматеріалів, роблячи процес отримання знань більш творчим та науково-дослідним. Сучасні освітні платформи забезпечують можливість організації вебінарів для викладачів і студентів та проведення онлайн-конференцій на актуальні теми професійної підготовки кваліфікованих кадрів для різних галузей народного господарства.

Необхідно виділити основні переваги дистанційної освіти. По-перше, забезпечується не тільки висока технологічність освітнього процесу, а й візуалізація представленого навчального матеріалу, що робить процес навчання продуктивнішим. По-друге, надається можливість продовжувати навчання за різних обставин як сприятливого, так і несприятливого характеру (пандемія, самоізоляція). По-третє, можливість отримувати необхідні знання, навіть якщо студент перебуває у іншому населеному пункті чи країні. Мало того, дистанційна освіта дозволяє працівникам підвищувати свою кваліфікацію без відриву від роботи, що робить її актуальною для багатьох роботодавців, зацікавлених у якісних знаннях. По-четверте, необхідно враховувати, що потреби у використанні найпередовіших технологій постійно зростають і вимагають від здобувачів вищої освіти та викладачів необхідних знань та умінь, що реалізуються через гнучку та ефективну модель навчання, що у свою чергу є запорукою привабливості та успішності вищого навчального закладу для потенційних роботодавців. По-п'яте, дистанційна освіта надає можливості з

підвищення ефективності управління освітньою діяльністю шляхом не тільки її відкритості, а й прозорості навчальних процесів, і навіть дієвих механізмів своєчасного аналізу та контролю якості освітніх послуг установи [3]. При цьому найбільш пріоритетним напрямком в інформаційних технологіях є використання комп'ютерів із передовим технічним та програмним забезпеченням. Водночас цифрове освітнє педагогічне середовище передбачає використання найсучасніших комп'ютерних засобів, що підвищують освітню ефективність.

Отже, підготовка кваліфікованих кадрів у цифровому освітньому середовищі повинна проходити з урахуванням передових технологій, орієнтованих на виявлення потреб роботодавців у кадрах, де особиста цифрова траєкторія розвитку відображатиме успіхи та навички людини.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Биков В. Ю. Дистанційне навчання в країнах Європи та США і перспективи для України / В. Ю. Биков // Інформаційне забезпечення навчально-виховного процесу: інноваційні засоби і технології : кол. монографія / В. Ю. Биков, О. О.
2. Власенко І. Г. Впровадження дистанційного навчання – вимога сучасності / Дистанційне навчання як сучасна освітня технологія : матеріали міжвузівського вебінару (м. Вінниця, 31 березня 2017 р.) / 39 відп. ред. Л. Б. Ліщинська. – Вінниця: ВТЕІ КНТЕУ, 2017. – 102 с. – [Електронний ресурс] // <http://www.vtei.com.ua/images/V>
3. Татарко И.И. Психолого-педагогические трудности процесса обучения в период пандемии. Современные проблемы криминологии, права и психологии в условиях пандемии: материалы международной научно-практической конференции. – Кишинев, 2020. – с.155-158.

УДК 378.147: [81'271:656.61]

USAGE OF MODERN PEDAGOGICAL TECHNOLOGIES IN THE EDUCATIONAL PROCESS AT THE DANUBE INSTITUTE OF THE NATIONAL UNIVERSITY "ODESSA MARITIME ACADEMY"

Тихонова І.Ю. – старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська
академія», Україна

The main goal of professional education is the preparation of qualified future maritime specialists effective professional work by profession, as well as the formation and development of personality qualities necessary for her and society for socially significant activities. The quality of education is determined by the effectiveness of the educational activities of the institute, the department, each teacher and cadet. Today, pedagogical science is at a new level of development, which requires an understanding of the regularities of the pedagogical process in the context of the development of the latest systems of interaction between a teacher and a cadet [1, p. 95]. An example of such effective pedagogical technologies is the use of a distance learning model in the educational process. Distance learning is based on the principle of independent learning and is expressed in a purposeful process of interactive interaction between teachers and cadets with the help of information and telecommunication technologies, which provide cadets with the required amount of studied material. Modern distance learning is based on two-way communication between the teacher and the student in various forms of information exchange - text messages, video lectures, audio lectures, online conferences, webinars. The main principle of distance education is the creation of conditions for the widest possible access of cadets to the means of education and professional training regardless of the time and place of study [2, p. 21–25]. The distance learning model as a means of non-contact information interaction allows to increase the speed and quality of assimilation of educational material. Analyzing the views of Western specialists, the following positive and negative aspects of this

method of the educational process can be identified in the method of distance education. Advantages of distance education: freedom and flexibility of study (the cadet independently calculates the time and duration of his classes); availability of training; learning disciplines at an individual pace (set by the cadet himself depending on his personal circumstances and wishes); speed of communication - effective implementation of feedback between the teacher and the cadet; technology of the educational process; creativity - favorable conditions for the cadet's creative self-expression in the process of acquiring knowledge. Disadvantages of distance education - strict self-discipline, the result of training directly depends on the independence and abilities of the cadet; permanent access to sources of educational materials (electronic textbooks, video materials, etc.); lack of practical classes, necessary for consolidating the theory and better assimilation of knowledge. Distance educational technologies in professional education imply the introduction of new methods of organizing professional education in higher educational institutions that train future specialists in the maritime industry. The use of such technologies in the educational process makes it possible to increase the quality and efficiency of the training of specialists, makes it possible to implement a differentiated approach to the training of cadets taking into account their individual characteristics [3, p. 234–253]. Distance education allows interaction between the teacher and the student in a dialog mode. Such interaction facilitates the process of information exchange. The combination of traditional methods and means of learning with the distance education system contributes to increasing the success rate of cadets, stimulates the development of independent work, and expands standard learning methods.

References

1. Open and distance learning. Trends, policy and strategy considerations. Division of Higher Education. Paris: UNESCO, 2002. 95 p.
2. United States Distance Learning Association website.

URL: <http://www.usdla.org>

3. Barr, R.B., & Tagg, J. (1995). From teaching to learning: A new paradigm for undergraduate education. *The American Journal of Distance Education*. 1995. No. 3, pp. 20–29.

URL: <http://ilte.ius.edu/pdf/BarrTagg.pdf>

УДК: 159.9.072

REGARDING THE ISSUE OF THE FUTURE MANAGER'S CULTURE

Chyzh Svitlana- candidate of pedagogical sciences, associate professor of the department of humanities Danube Institute of the National University “Odesa Maritime Academy”

Management as a completely new approach to the effectiveness of the management system appeared for the first time in the USA at the end of the 19th century. Management has become a science that looks at how to achieve goals through the interaction of four main activities: planning, organizing, motivating and controlling. The American Taylor was the first to speak on this topic, who spoke about the organization of production work at the combination of technical progress, scientific management methods and physical labor.

The functions performed by the manager are not only the management of the organization and its development, but also the management of people's behavior. This ability depends on many components, including management culture.

A competent approach to the activity and training of managers, including managers of the maritime industry, was considered by many authors: C. Allen, M. Barnett, M. Christopher, P. O'Connor, D. Gatfield, J.-P. Rodrigue, J. Parsons, C. Pekcan, V. Baryshnikova, A. Gaydarzhi, G. Dmytpenko, L. Kalina,

L. Kapamushka, O. Tridid, V. Slabko, I. Smirnova, I. Sokur, L. Sotnichenko, V. Strelnikov, O. Tymoshchuk, V. Chymshir, S. Chyzh and many others.

At the same time, under the management culture of the future manager, scientists understand the integrative quality of the student's personality, which includes a set of managerial knowledge and skills, creative self-realization and the translation of management values, which are actualized in management, co-management and self-management in future professional activities [3].

Scientists consider the managerial culture of the future manager through the intellectual, communicative, emotional and volitional spheres of the individual. Thus, managerial activity requires the manager to perform a variety of mental operations (analysis, synthesis, comparison, abstraction, generalization, etc.), which require a developed intellectual sphere, and not so much a high level of intelligence, but flexibility, productivity, criticality, creative thinking, analytical abilities, social intelligence. Their formation and development takes place in the process of mastering the system of knowledge from various educational disciplines and methods of scientific knowledge, which are manifested in the formation of the professional thinking of the manager and ensure the processes of making both fully reasoned decisions and original, non-standard approaches to solving organizational or management problems.

The definition of the concept of "management culture" in modern scientific research has not yet acquired a clear interpretation. Thus, in the pedagogical literature, this phenomenon is considered in terms of the transfer and creation of values in the process of management, mastering management experience in various types of management activities, creative self-realization of the manager's personality. At the sociocultural level, management culture, which includes professional and general cultural knowledge and skills, is considered in terms of a person's readiness to solve any kind of management tasks.

Researchers understand management culture as a system education that includes knowledge, skills and work experience in various types of management

activities, as well as a set of professionally significant personality qualities that ensure the possibility of their implementation in professional management activities.

An important area of professional training of future maritime managers of the field is to bring it to the requirements of international conventions and standards of higher education in the field of water transport. The Danube Institute of NU “OMA” is one of the leading institutions of higher education in Ukraine maritime industry which prepares students who receive fundamental, socio-humanitarian, general economic and comprehensive professional and practical training in the maritime and river industry transport, acquire quality knowledge during the entire period of study, which is carried out using modern methods of knowledge acquisition, creative development abilities, physical and spiritual improvement.

The Institute actively cooperates with employers, the result of which is that graduates of the department work as managers and chief specialists at enterprises, firms and organizations of various forms of ownership in the maritime sector transport: shipping, stevedoring, brokerage, surveying, agency and forwarding, transport departments of foreign trade firms and others enterprises related to foreign trade transportation [2].

According to V. Strelnikov [1], a special component of the professional culture of a manager is managerial culture – an integral property of an individual who has mastered social and professional culture-oriented experience and is manifested in perceived motives, value attitude to the profession, peculiarities of thinking, behavior and provides cultural appropriateness of professional activity and creative development of a specialist. The result of the professional training of the future manager is his readiness for practical managerial activities, a qualitative indicator (indicator) of this is a certain level of formation of professional and managerial culture.

Management issues are very relevant, as experience shows that individual managers are not sufficiently prepared for professional management activities and that many of them lack the necessary management culture. Management as an

activity arises as a driving force, which is focused on the activation of personnel by creating optimal conditions for the expression and development of their potential. A high level of leadership culture is demonstrated by those managers who work creatively with a perspective, always understand the ultimate goal and choose the most rational methods to achieve certain goals with the help of the team. The professional activity of a manager requires special training and important qualities and competencies, an essential part of which is management culture [1].

Management culture integrates the culture of administrative staff, the culture of the management process, working conditions, and the culture of record keeping. All this, in turn, characterizes the general culture of the organization, which directly affects the great result of the organization's activities under the leadership of the head or manager, as it ensures the coherence and clarity of the work of employees according to a certain schedule, as well as increases labor discipline in organizations to achieve a certain goal, and between the team provides an opportunity to increase discipline. Therefore, several researchers of the problem of management culture suggest, firstly, not only to consider it as a complex part of management culture, and not only generalize the characteristics of management activity, but also include qualitative features of the manager and features of his work. Its elements are: depth, worldview, moral and ethical standards of work, approach to work, skills in organizing work and performing its individual segments, the ability to control and understand the characteristics of people who work nearby [1].

The culture of managers, which is determined by the level of general culture, business qualities, deep knowledge of management and work style, is at the same time a defining element of management culture. General human culture assumes that a person has received a certain education, learned the norms of etiquette and applies them in everyday life. However, this level of culture is clearly not enough for a modern leader. The leader must have a broad perspective, a civic attitude, and most importantly, be a person of high spirituality. According to such conditions, subordinates gather from him to show determination; At the same time, an adequate

form of culture is a key element of quality performance of production tasks. Every manager should not only be responsible for his own culture for the following reasons:

First, work culture is inseparable from the component of management work organization. Secondly, it significantly affects the behavior of subordinates, who in most cases perceive the manager as a role model and even shape the work culture. Correct cultivation is also a key element of quality performance of production tasks. It is interesting to look at the culture of labor behavior and activity through the prism of such components as the culture of labor behavior, the culture of communication, and the culture of business communication. The culture of managerial activity in this approach is not only a management style. Based on certain qualities of the manager's personality, and the management style used by the manager, not only determines the level of his professionalism. It ensures the regulation of behavior and motivation and acts as a functional and role mechanism of the art of the manager's managerial activity. At the same time, it is necessary to carefully review the factors of the formation of a high management culture: an effective system of material and moral stimulation of employees, concern for the improvement of working conditions and living conditions of subordinates, and the creation of a favorable psychological climate in the team. It is equally important that every manager clearly knows his purpose, content, organization, nature of his work, order and methods of its implementation [1].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Стрельніков В. Ю. Розвиток управлінської культури майбутніх менеджерів в умовах магістратури / Педагогічний менеджмент. № 5 (182) 2018. С.21-24.(URL: <http://isp.poippo.pl.ua/article/view/142836/144173>)
2. Чиж С.Г. Організація роботи з підвищення іншомовної комунікативної компетентності майбутніх менеджерів морської галузі відповідно до міжнародних вимог / Педагогічна освіта: теорія і практика:

Збірник наукових праць / Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка. Вип. 32 (1-2022). Київ: Міленіум, 2022. 372 с. С. 331-341. (URL: <http://pedosv.kpnu.edu.ua/article/view/259602>)

3. Чиж С. Г., Топор І. В. Щодо питання розвитку управлінської культури майбутніх менеджерів Сучасні підходи до високоефективного використання засобів транспорту Матеріали XIII Міжн. наук.-практ. конф. Ізмаїл, 9-10 грудня 2022 р. 446 с. С. 304-308. url: <https://dinuoma.com.ua/wp-content/uploads/2022/12/conf20122022.pdf>

ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ

UDC: 378.147

ACADEMIC INTEGRITY AS A COMPONENT OF THE QUALITY OF THE PROCESS OF TRAINING SPECIALISTS IN THE MARITIME INDUSTRY

Ananyeva I.V. - Cadet of the Danube Institute of the National University « Odessa Maritime Academy »

Academic integrity is one of the main elements of the quality assurance system of higher educational institutions. Mutual respect for academic values and the promotion of ethical and moral norms are the basis for effective cooperation between teachers and students of higher educational schools. Academic integrity which is based on responsibility and honesty, contributes to ensuring the quality of training of those to seek the necessary higher education. Therefore, academic integrity is the basis and an effective tool for ensuring the quality of higher education. The principles of academic integrity as the basis of the quality assurance system of higher education have been studied. Our attention is to be focused on the main values of academic integrity defined by the Declaration on Ethical Values and Principles of the European integration, namely: honesty, trust, justice, mutual respect, responsibilities. That is why we have to carry out that the analysis of certain provisions of the legislation of Ukraine which regulates the process of ensuring academic integrity.

Such scientists as M. Durman, T. Zhalii, L. Potapyuk, N. Pron, L. Savenkova, L. Semenko, O. Slobodyaniuk, O. Chumak, M. Yachmenyk devoted to the problem of compliance with the principles of academic integrity in their scientific works. However, the study of academic integrity in the system of quality assurance of higher education was not carried out rather completely which substantiates the relevance of the study.

It should be noted that views on improving the quality of the educational process and the need to observe the basic principles of academic integrity are essential for the future higher education student's success, particularly in the maritime field. Therefore, we emphasize the need to develop and introduce provided codes of academic integrity in higher maritime education institutions. That is why the main tasks of the academic community are: firstly, promoting the development of ethical and moral values in maritime higher education institutions; secondly, the spread of the academic integrity and moral and ethical principles which depend on the effectiveness of education and the quality of scientific work of teachers and their students. Therefore, it was concluded that all strategic documents and policies in the field of ensuring the quality of higher education, development of science should provide for the transition to open and transparent procedures for ensuring compliance with the norms of academic integrity and academic ethics which should include monitoring and compliance with the procedures for considering specific violations [1].

In recent years, the academic community of institutions of higher maritime education has begun to pay attention to the issue of compliance with the norms of academic integrity through emergence of the need to observe moral and ethical principles in writing scientific works. The concept of «academic integrity» was introduced taking into account the masses violations of ethical rules and principles in the process of learning, teaching and carrying out scientific activities, in order to ensure mutual trust in the results of training or scientific achievements [2].

According to the Declaration, the key values of academic integrity include:

- honesty - as the neutralization of all forms of deception, lies, fraud, theft or other forms of dishonest behavior that negatively affect the quality of the received academic degrees;
- trust - as the basis of a quality work climate of all members of the academic community, which promotes free exchange of ideas, creativity and individual development;
- justice - as the basis of legal, transparent, predictable, consistent and objective criteria in teaching, assessment of educational achievements of higher education applicants, scientific research, career advancement of personnel, receiving any awards and distinction;
- mutual respect - as the basis of freedom of speech and free exchange of ideas all members of the academic community;
- responsibility - as a basis for neutralizing illegal actions of all members academic community, which will ensure accountability, free expression views [3].

According to the Declaration on Ethical Values and Principles in the European Union, academic integrity, on the one hand, is a complex concept that combines ethical norms, principles, values and rules of conduct of all academic members communities and tools for their practical use. On the other hand, on formation academic integrity is influenced by a number of external and internal factors that determine the moral and ethical principles and values of ensuring the quality of higher maritime education. Thus, the main purpose of the Declaration was to outline leading academic trends integrity of higher education in the European region and the presentation of their ethical feature's regulations [3].

REFERENCES

1. On higher education: Law of Ukraine dated July 1, 2014 No. 1556. Date of update: 01.01.2022.
Available: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/155618#Text>.

2. Tsokur, O., 2009. Code of honor in the US higher education system. Bulletin of Cherkasy National University named after Bohdan Khmelnytskyi.

3. The Bucharest Declaration on Ethical Values and Principles of Higher Education in the Europe Region. [Electronic resource]. Available: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03797720500083922>.

*Scientific Adviser:
Doctor of Pedagogical Sciences, Professor,
Head of the Department of Humanities
of the Danube Institute of the National University
«Odessa Maritime Academy»
Zheliaskov V.Ya.*

УДК 168.522:37

РОЛЬ ГУМАНІТАРНИХ НАУК У ФОРМУВАННІ ОСОБИСТОСТІ ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ

Ксенія Гончарова – курсант Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Становище гуманітарних дисциплін в у негуманітарних закладах вищої освіти в цілому в останні декілька років значно покращилось. Вже зрозуміло, що навіть в суто технократичному суспільстві підготувати висококваліфікованого технічного спеціаліста, виростити технічний талант без гуманітарної освіти неможливо. Оскільки без неї ніколи не проявиться ні інтелект поколінь, ні асоціативне мислення, ні відважна інтуїція, ні, врешті – решт, та внутрішня свобода, поза якою не існує творчості. Там, де немає поваги до гуманітарних дисциплін, не може бути поваги до свободи творчості, там з'являється неповага стосовно всього неординарного: сміливої думки, до того дивацтва, за яким нерідко ховається талант. Окрім того, лише гуманітарна освіта формує людей, які здатні широко і вільно мислити, здатні створювати ті інтелектуальні цінності, яких потребує не тільки політика, але й економіка, виробництво.

В умовах сучасності своєрідного значення набуває одне із стратегічних завдань вищої освіти – створення умов для формування освіченої, творчої, усвідомленої особистості, повноправного члена і суб'єкта громадянського суспільства. Саме наявність наук гуманітарного циклу, які, зберігаючи цінні традиції та ознайомлюючи із світовим культурним знанням про людське суспільство, виступають сильними факторами у формуванні громадянської активності особистості, дає змогу формувати у здобувача вищої освіти системні уявлення про суспільство, роль і призначення людини в ньому.

Гуманітарні науки завжди пов'язані з поняттям «гуманізму» – системою ідей і поглядів на людину як на найбільшу соціальну цінність, створенням умов для її повноцінного життя і фізичного та духовного розвитку □1□.

Від гуманізації освіти залежить інтелектуально-творчий потенціал особистості. Гуманізація навчально-виховного процесу у вищому навчальному закладі має на увазі використання таких методів навчання, які б формували мотиви навчально-пізнавальної діяльності, сприяли виявленню та розвитку творчого потенціалу студента, самореалізації його особистості, включали в процес пізнання сферу емоцій, сприяли розвитку співробітництва □2□.

Зазначеній проблемі приділяється значна увага, зокрема вона висвітлюється у працях В.П. Горбатенка, Ю.С. Шемчука, С.Г. Рябова, О.П. Павлуцької, В.Г. Кременя, А.Г. Романовського, М.П. Лукашевича та інших. Але, незважаючи на значні наукові дослідження у вивченні гуманітарних дисциплін в контексті підготовки здобувача вищої освіти, дане питання потребує подальшого вивчення.

Оптимізація вищої освіти, зокрема у галузі викладання гуманітарних наук та їх модерного впливу на студентів, сьогодні потрібно ґрунтувати на нових ідеях та принципах, що забезпечують формування активної та незалежної особистості здобувача вищої освіти.

Наприклад, у наукових роботах О.П. Павлуцької зазначено, що зміст фахових дисциплін необхідно доповнювати інформацією культурологічного

характеру, яка повинна відображати духовні надбання людства, що здатні витончувати сприйняття й мислення студентів □3□.

Романовський А.Г. наголошує, що тільки гуманітарна підготовка здатна дати людині можливість зрозуміти складність та багаторівневість буття, поглибити її мислення, забезпечувати цілісність і системність світосприйняття, світорозуміння і світогляду □4□.

Серед визначальних структурних елементів гуманітарної освіти виділяють: філософську, політичну та соціологічну, історичну, культурологічну, філологічну, етичну та естетичну складові, еколого-природну та економічну підготовку, правову освіту, психолого-педагогічну підготовку, систему знань та навичок, що забезпечують здоровий спосіб життя.

Гуманітарну підготовку необхідно спрямовувати на виховання здобувача вищої освіти як активної та наполегливої особистості, здатної до самостійних зусиль у навчанні. Потреба в самоосвіті, у духовній самостійності, критична спрямованість мислення – це риси, які потрібно прищеплювати нинішньому студенту.

Місце та роль гуманітарних дисциплін характеризується їх значним впливом на процес соціалізації. Вони допомагають зрозуміти свою сутність, з'ясувати психологічні механізми поведінки, визначити місце та роль людини у суспільстві, освоїти здобутки світової та української культури, навчитися культурного спілкування з навколишнім середовищем, мислити, зрозуміти цілісність та багатовимірність світу, сенс людського буття.

Узагальнюючи вищенаведене, можна зробити висновок, що гуманітарні науки відіграють важливу роль у формуванні особистості здобувача вищої освіти, незалежно від його майбутньої професії та власних інтересів. Осягнення гуманітарних наук – одна з головних передумов для входження молодої особистості у загальнокультурний світ. Вони допомагають розвивати духовний потенціал, збагачують науково-пізнавальною інформацією, формують та розширюють світоглядну позицію здобувача вищої освіти.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Вишневський О.А. Теоретичні основи сучасної української педагогіки / О.А. Вишневський. – Дрогобич: Коло, 2006. – 326 с.
2. Красицька Н.С. Гуманізація вищої освіти – генеральна складова в розвитку професійної морально-духовної особистості / Н.С. Красицька [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.stattionlain.org.ua/pravo/62/8530-gumanizaciya-vishho%D1%97-osviti-generalna-skladova-v-rozvitku-profesijno%D1%97-moralno-duhovno%D1%97-osobistosti.html>
3. Павлуцька О.П. Розвиток духовних цінностей студентів у ході вивчення дисциплін гуманітарного циклу / О.П. Павлуцька // «Український науковий журнал «освіта регіону». Університет «Україна». – К. – Вид. № 2, 2015. – С. 149 – 152.
4. Романовський А.Г. Психолого-педагогическая подготовка в свете концепции формирования гуманитарно-технической элиты / А.Г. Романовский // Харьковская школа психологии: наследие и современная наука / Отв. ред. Т.Б. Хомуленко, М.А. Кузнецов. – Х.: Изд-во ХНПУ имени Г.С. Сковороды, 2014. – С. 129 – 139.

*Науковий керівник – старший викладач
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Турлак Людмила Петрівна*

УДК 378.147

METHODS OF TEACHING PROFESSIONAL ENGLISH SKILLS TO FUTURE SEAFARERS

Hramatik Pavlo – cadet of the Danube Institute of the National University
“Odessa Maritime Academy”, Ukraine

As globalization continues to bring people from different cultures and backgrounds together, the importance of being able to communicate effectively in English has become more and more evident. English has become the lingua franca of the world, and being proficient in it has become a necessity for anyone who wants to succeed in the modern world.

One group of people who need to be particularly proficient in English is future navigators, who work in the maritime industry. These professionals are responsible for navigating ships safely and efficiently across oceans, communicating with other ships and ports, and managing complex logistics.

Teaching English to future navigators presents unique challenges. These professionals often come from diverse linguistic and cultural backgrounds, and they need to learn a specialized vocabulary and technical language specific to their field. They also need to be able to communicate effectively with people from a wide range of backgrounds, both on and off the ship.

As such, the development of professional English skills is a critical component of seafarer education and training. In this article, we will explore various methods of teaching professional English skills for future seafarers.

1. **Interactive Lectures:** Interactive lectures are a great way to teach professional English skills to future seafarers. Lecturers can use interactive lecture materials such as videos, images, and diagrams to keep students engaged.

2. **Simulations:** Simulations can be used to teach future seafarers professional English skills by recreating real-life scenarios that seafarers may encounter while

working. These simulations can include communication with other crew members, dealing with emergencies, and navigating difficult situations.

3. **Role-playing:** Role-playing activities can be used to help future seafarers practice their professional English skills in a safe and controlled environment. Lecturers can assign different roles to cadets and have them act out scenarios that they may encounter while working on a ship.

4. **Language Labs:** Language labs can be used to teach professional English skills by providing students with the opportunity to practice their English language skills in a controlled environment. Lecturers can use language lab software to create interactive lessons and exercises for cadets to complete.

5. **Group Projects:** Group projects can be a great way to teach professional English skills to future seafarers. Cadets can work together to complete assignments that require them to communicate and collaborate in English.

6. **Online Courses:** Online courses can be a great way to teach professional English skills to future seafarers. These courses can be completed at the cadet's own pace and can include interactive elements such as quizzes and discussions.

7. **Field Trips:** Field trips can be used to teach professional English skills by exposing future seafarers to real-world situations where they can practice their language skills. Lecturers can take cadets to ports or shipping companies where they can interact with other professionals in the industry.

8. **Guest Speakers:** Guest speakers can be invited to speak to future seafarers about their experiences working in the industry. These speakers can provide valuable insight into the language skills required.

9. **Collages.** Collage is a technique that involves creating a visual representation of a concept or idea by combining images, text, and other materials. It is a highly versatile technique that can be used to teach a wide range of topics and skills, including language learning.

Collages are a versatile and engaging tool for teaching English as a second language (ESL). They allow cadets to actively engage with the language and creatively express

themselves, while also developing important language skills such as reading, writing, and speaking. There are various types of collages that teachers can use in their ESL classes to promote learning and communication.

1. Picture Collages:

Picture collages are a great way to introduce vocabulary and enhance cadets' speaking and listening skills. They can be created by providing cadets with a selection of pictures related to a particular theme or topic, such as food or travel, and asking them to arrange them in a visually appealing way. Cadets can then share their collages with the class and describe the pictures they have chosen, using new vocabulary and practicing their speaking skills.

2. Text Collages:

Text collages involve collecting words, phrases, or sentences related to a particular topic and arranging them in a visually appealing way. This activity can help cadets improve their reading and writing skills, as well as their ability to identify key information and organize it in a meaningful way. Lecturers can provide cadets with a selection of texts related to a topic and ask them to select key phrases or sentences to create a collage.

3. Digital Collages:

Digital collages are becoming increasingly popular in ESL classrooms, as they allow cadets to use technology to create visually appealing and interactive collages. Cadets can use tools such as Canva or Piktochart to create collages using images, text, and multimedia elements. This type of collage can be particularly useful for developing digital literacy skills, as well as encouraging creativity and critical thinking.

4. Interactive Collages:

Interactive collages involve creating a physical collage that cadets can manipulate and interact with. This can be achieved by using materials such as Velcro or magnets to attach pictures or words to a board, which can be easily rearranged by cadets. This type of collage is particularly useful for promoting group work and collaboration, as well as developing fine motor skills.

5. Memory Collages:

Memory collages are a fun and engaging way to help cadets remember vocabulary and grammar rules. Lecturers can ask cadets to create a collage using pictures or words related to a particular topic, such as the present continuous tense, and then cover it up. Cadets can then take turns uncovering one part of the collage and saying the corresponding word or sentence. This type of collage can be particularly useful for reinforcing learning and promoting retention.

Collage can be used to create visual representations of maps, routes, and other navigation-related information. By creating a visual representation, future navigators can better understand the information they are working with. This can lead to improved decision-making and a greater understanding of navigation principles.

In addition to visual representations, collage can also be used to create interactive materials for navigation training. For example, a collage can be used to create a simulation of a navigation scenario. This simulation can be used to test the knowledge and skills of the navigator in a safe and controlled environment.

In conclusion, collages are a versatile and engaging tool for teaching ESL, offering a range of benefits for cadets of all ages and abilities. By incorporating different types of collages into their teaching, ESL lecturers can promote learning, creativity, and communication in their classrooms.

*Scientific supervisor –
Senior Lecturer of the Department of Humanities of the
Danube Institute of the National University “Odessa Maritime Academy”
Romanovska Olha Romanivna*

УДК 378

ПРОФЕСІЙНА ГОТОВНІСТЬ МЕНЕДЖЕРА ЯК ОСНОВНА СКЛАДОВА ЇХ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ НА РИНКУ ПРАЦІ

Донкоглова К.- курсантка 1 курсу
Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська
академія»

Сфера надання освітніх послуг існує за тими ж економічними законами, як і будь-яка інша. На якісні освітні послуги є підвищений попит з боку стейкхолдерів (здобувачів, їх батьків, роботодавців, суспільства в цілому). Заклади освіти, які пропонують ці послуги, вимушені в постійній здоровій конкурентній «боротьбі за абітурієнтів» завойовувати прихильність споживачів. Ця прихильність, в першу чергу, пов'язана з бажанням майбутнього випускника отримати конкурентну перевагу на ринку праці. Відповідно до цього, заклади освіти, реально оцінюючи мінливість і невизначеність сучасних умов, особливо на сьогодні, в умовах війни, а також динаміку кон'юнктури попиту і пропозиції, змушені постійно адаптувати свою діяльність так, щоб простір вищої освіти залишався конкурентним і міг ефективно відповідати на виклики сьогодення.

Суттєві зміни в сучасному економічному і соціокультурному житті України обумовлюють модернізацію вітчизняної освіти, орієнтуючи її на підготовку не лише інтелектуального, культурного, творчого, але і конкурентоспроможного майбутнього фахівця.

Сучасна вимога до професійної підготовки майбутнього фахівця – це формування гнучко мислячої людини, здатної орієнтуватися у багатьох напрямках людської діяльності і швидко самонавчатися на окремих її ділянках.

У формуванні конкурентоспроможності майбутнього фахівця головну роль відіграє якість професійної освіти, яка має бути націлена на підготовку затребуваної на ринку праці особи, яка здатна жити вільно, творчо реалізовуватися, управляти собою і безперервно саморозвиватися. В основі такого підходу лежить розробка і реалізація ідей антропоцентричної парадигми освіти, що обумовлює націленість освіти не лише на фундаментальну підготовку, але і на розвиток особистості майбутнього фахівця, що прагне до творчого виконання своїх професійних обов'язків і особисто-професійного розвитку.

Щодо терміну «готовність», то він виник в експериментальній психології в кінця XIX ст., де розглядався як настанова, психічний стан суб'єкта, що спричиняє поведінку (діяльність) певного характеру й спрямованості (О. Кюльпе, К. Макбе, Д. Узнадзе та ін.). З середини XX ст. «готовність» трактували як якісний показник саморегуляції поведінки людини (Д. Кац, Г. Олпорт, У. Томас та ін.).

Багато науковців вважають готовність до професійної діяльності як активний стан особистості, який спонукає до дії; як наслідок діяльності; як настанова на виконання професійних завдань, як передумова до цілеспрямованої діяльності, її регуляції, ефективності; як форма діяльності суб'єкта, яка входить у загальний потік його умов [1].

Виходячи з дослідження поглядів науковців на сутність та основні особливості конкуренції на ринку праці, слід зазначити, що в сучасних умовах фахівець є одним із головних суб'єктів конкурентної боротьби на ринку праці. За визначенням економічної енциклопедії, фахівцем вважається людина, праця якої має спеціальні знання у певній галузі господарства і яка здобула спеціальність завдяки освіті чи практичному досвіду [3, 440].

Суто економічна категорія «конкурентоспроможність» в сучасних умовах досить упевнено знаходить своє місце в категоріальному апараті педагогіки і психології. При цьому різні дослідники наводять свої трактування цього поняття.

Наприклад, певна група науковців розглядає конкурентоспроможність в контексті «якостей особистості» [5, 6]; інші вважають, що конкурентоспроможність – це «комплексна властивість» або «інтегративна характеристика» особистості [2; 4]. Існує і точка зору, що конкурентоспроможність це «синтез якостей особистості» [2]. У цьому сенсі загальними характеристиками конкурентоспроможності особистості вважають:

особисті якості, рефлексію, адекватну поведінку, креативність, творчий підхід до рішення проблем, затребуваність на ринку праці.

Крім того, до специфічних характеристик конкурентоспроможності особистості відносять: максимальну реалізацію власного потенціалу, лідерство, прагнення і здатність до високої якості і ефективності своєї діяльності, креативне мислення, рішучість, наполегливість, гнучкість мислення, толерантність, самостійність, стресостійкість, націленість на успіх, упевненість в собі, гармонію з собою і навколишнім світом, професійні і поліпрофесійні якості, моральні якості і соціальну захищеність [6]. Переважна більшість дослідників виокремлюють також успіх, успішну і ефективну діяльність як одну з найбільш важливих характеристик конкурентоспроможності, оскільки успіх визначається як «досягнення поставлених цілей» [5]. Отже, узагальнюючи різні точки зору дослідників, можна стверджувати, що з точки зору компетентнісного, культурологічного і акмеологічного підходів конкурентоспроможність майбутнього фахівця розглядається як потреба і готовність до максимальної реалізації власного потенціалу на основі сукупності інформаційних, організаційних, комунікативних, проектних (конструктивних), презентаційних, оцінних рефлексій, ціннісно-орієнтаційних здібностей, розвинених до рівня загальнокультурних і професійних компетенцій, що забезпечують затребуваність випускника на ринку праці.

Усі, хто причетний до професійної підготовки фахівців, особливо вищої освіти, усвідомлюють свою велику відповідальність за майбутню професійну долю випускників, оскільки, крім моральної сторони проблеми, це ще і забезпечення економічного майбутнього країни. Якщо заклади освіти підготують конкурентоспроможних фахівців – це задовольнить попит роботодавців, відповідно їх спільна ефективна праця примножить національне багатство, що, в свою чергу, вплине на конкурентоспроможність країни, якій, в нових реаліях, знадобляться сучасні високоосвічені фахівці нової формації, а це

приведе до підвищення попиту на освіту. Все це, на наш погляд є взаємопов'язаними елементами.

В останні роки істотно змінюється ринок праці, змінюються потреби підприємств – роботодавців. Це пов'язано з тим, що найактуальнішими професійними навичками, які очікують побачити роботодавці у свого персоналу є [4, с. 25]:

1. Комплексне багаторівневе рішення проблем (Complex problem solving). Це означає, що людина здатна бачити суть проблем і розбиратися з причиною, а не з наслідками. самими затребуваними будуть ті фахівці, які володітимуть системним, цілісним підходом до рішення будь-яких проблем, знатимуть, на що ще звернути увагу окрім найочевиднішого.

2. Критичне мислення (Critical thinking). Це такий спосіб мислення, при якому людина ставить під сумнів інформацію і навіть власні переконання. Це дуже корисна навичка, тому що здорові сумніви допомагають розвитку.

3. Креативність в широкому сенсі (Creativity). Творче начало – це здатність бачити те, чого ще немає.

4. Уміння управляти людьми (People management).

5. Взаємодія з людьми (Coordinating with others).

6. Емоційний інтелект (Emotional intelligence). Зараз під емоційним інтелектом мають на увазі здатність розуміти емоції, наміри і мотивацію інших людей і свої власні, а також уміння управляти своїми емоціями і емоціями інших людей.

7. Формування власної думки і ухвалення рішень (Judgment and decision – making).

8. Клієнтоорієнтованість (Service orientation). Судячи з прогнозів, сфера послуг у світі тільки поширюватиметься, а на якісний сервіс завжди буде попит.

9. Уміння вести переговори (Negotiation).

10. Гнучкість розуму (Cognitive flexibility). Когнітивна гнучкість – це здатність розуму швидко переключатись з однієї думки на іншу, а також обмірковувати декілька речей одночасно.

Глобальна конкуренція висуває на перший план високоосвічених людей вільних професій. Подібних людей він називає транспрофесіоналами, які мають бути готові, за рахунок свого мислення і способів організації діяльності, працювати в різних професійних середовищах. Для них неважливо положення в тій або іншій організаційній структурі, вони можуть вільно входити і покидати її, створюючи для вирішення будь-якої комплексної проблеми адекватні форми організації – проектні команди. Для транспрофесіоналів характерне вільне використання різноманітних методів для вирішення творчих завдань, відмова від формальних стандартів, креативний стиль мислення, ситуативний підхід по відношенню до структурних складових організації [29].

Підводячи підсумок, слід наголосити на наступному: щоб випускник став успішним і його трудовий потенціал був затребуваний, важливо врахувати не лише державні вимоги (стандарт), але і збалансовані вимоги інших зацікавлених сторін, особливо ринку праці. Конкурентоспроможність є складною економічною категорією, що формує базовий рівень піраміди конкурентоспроможності фахівця на ринку праці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Гармаш Т. А. Готовність до професійної діяльності як передумова ефективної управлінської діяльності майбутнього фахівця із логістики. *Міжнародний науковий журнал Науковий огляд*. 2017. Вип.4 (36).
2. Грішнова О., Шпирко О. Конкурентоспроможність персоналу підприємства: критерії визначення та показники вимірювання. *Україна: аспекти праці*. 2004. Вип. № 3.
3. Економічна енциклопедія: в трьох томах / ред. С.В. Мочерний. Т. 1. Київ: Академія. 2002. 952 с.

4. Медведь В. В. Основи формування конкурентоспроможності фахівця: чинники, складові, критерії. Теорія та методика управління освітою. 2011. Вип. № 7.

5. Семикіна М. В. Конкуренція і конкурентоспроможність на ринку праці: методологія визначення // Демографія та соціальна економіка. 2008. Вип. № 2.

6. Столярчук Х. С. Модель формування конкурентоспроможності фахівця. *Вісник НТУ «ХП»*. Серія: Технічний прогрес і ефективність виробництва. Харків: НТУ «ХП». 2013. № 45 (1018).

*Науковий керівник:
Старший викладач кафедри
Інженерних дисциплін
Максимов С.Б.*

УДК:811.111.276.6+[629.5+656.071]=111

FOREIGN LANGUAGE COMPETENCE AS AN INDICATOR OF A HIGH LEVEL OF PROFESSIONALISM ON A MARITIME FLEET

Ivanov R. Y. – cadet of Danube professional college of National university "Odessa maritime academy", Ukraine

The mariner's profession has long been considered extremely difficult, even heroic and professionalism, being the high standard that someone expects from a person who is well trained in a particular job [3], is one of the key elements in the realization of efficient duties at sea. The concept of professional competence is closely related to professionalism, which is broader in meaning combining all the qualities that are connected with trained and skilled people [1]. Detailing, we would

like to point out that the essence of professional competence on a maritime fleet reflects the ability to carry out successfully professional activities, to find solutions without mistakes in both ordinary and non-standard situations. The researchers in the field of language noted that starting from the sixteenth and seventeenth centuries, English became the lingua franca of the sea [4, p.7]. Taking into account the definition of language competence [2], in our research we deal with foreign language competence of mariners as implicitly and explicitly knowledge towards language system of non-native speaker, while performance of it is defined as non-native speaker ability in producing language when performing professional duties at sea. Further industrialization influences all branches of economics, maritime too, by implementing unmanned and robotic technologies, raising the requirements to the employees, and effective communication on at least one foreign language (English first of all) is in the top list among them.

The aim of this work is to investigate the role of foreign language competence in professionalism on a maritime fleet and identify the factors proving it is an indicator of a high level of professionalism.

We are to note that in the psychological and pedagogical literature, competence is considered as an evaluative category that characterizes a person as a subject of a certain type of activity and ensures success. In other words, it is the permanent readiness and ability of a person to act with "knowledge of the matter". The latter depends on "five main elements: a deep understanding of the essence of the tasks and problems that are being solved; having experience in this field; the ability to choose means and methods of activity adequate to the specific circumstances of the place and time; a sense of responsibility for the achieved results; the ability to learn from mistakes and make adjustments in the process of achieving the goal" [6, p.57].

Foreign language competence is a condition necessary for successful implementation of professional activities. Mariners, including Ukrainian, must know English to the extent that allows them to perform their duties, work in conditions of international communication and interaction. Communicative competence is a

guarantor of safety of international shipping and one's own safety during the performance of functional duties on the ship. Researchers divide foreign language competence into three main components [5]:

In our country, the training of future naval specialists in the learning of an international language is becoming more and more important. Researchers state that the educational system can be considered effective only when its result is a competent person who possesses not only knowledge and moral qualities, but also knows how to act adequately in appropriate situations, applying the acquired knowledge and taking responsibility for this activity [6]. Scientists and practicing teachers work to ensure the effectiveness of the process of foreign language competence: they develop new methodological approaches and determine the pedagogical conditions for their implementation. For example, Tyron O. proposes to increase the effectiveness of training depending on many internal factors. They are: meaningful perception of educational material, depth of comprehension, observation; development of thinking (ability to compare, generalize, draw independent conclusions, find ways to solve communicative situations, etc.); motivations for educational activities (successful passing of an interview in a crewing company, promotion of rank, etc.); the ability to learn (the desire for self-education and self-improvement) [7].

To conclude, we agree with the researches on importance of Maritime English [4], stating that it is regarded as an important professional skill, marine professionals should have that ability and particularly among officers an ability to converse competently in English should be compulsory. The above mentioned facts give the right to point out that foreign language competence is an indicator of a high level of professionalism at sea.

REFERENCES

1. Cambridge dictionary. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/professionalism> (accessed: 02.04.2023).

2. Collins English Dictionary. URL: <https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/language-competence> (accessed: 02.04.2023).
3. Oxford Learner's Dictionaries. URL: <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/professionalism?q=professionalism> (accessed: 02.04.2023).
4. Schriever U. Maritime communication in an international and intercultural discourse. PhD Thesis, University of Tasmania, 2008. 169 p. URL: https://eprints.utas.edu.au/21515/1/whole_SchrieverUlfGeorg2009_thesis.pdf (accessed: 02.04.2023).
5. Кухта І.В., Іншомовна компетентність у контексті формування комунікативної культури студентів у процесі вивчення іноземної мови. *Вісник Вінницького політехнічного інституту*. 2008. № 4. С. 27–32. URL: <https://visnyk.vntu.edu.ua/index.php/visnyk/article/view/613/612> (accessed: 02.04.2023).
6. Татаренко І. Компетентність – вимога сучасності. *Світло: науково-метод. інф. пізн.-освіт. часопис*. 1996. №1. С. 57-64.
7. Тирон О.М. Психолого-педагогічні основи формування іншомовної компетентності майбутніх моряків : автореф. дис. ... канд. псих. наук : 19.00.07. Київ, 2016. 26 с. URL: http://psychology-naes-ua.institute/files/pdf/avtoreferat_tiron_1477828014.pdf (accessed: 03.04.2023).
- 8.

*Науковий керівник – к.п.н., доцент
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Демченко Ольга Миколаївна*

УДК 378.147: [81'271:656.61]

THE INFLUENCE OF THE HUMAN FACTOR ON BUNKERING ACCIDENTS

Ковригін Д.Е. – курсант IV курсу Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Analysis of major accidents and disasters that have occurred in recent years shows that they are usually due to the coincidence of a number of failures in equipment elements at the same time as inadequate actions of service personnel. The human factor in water transport is the positive or negative impact of man on maintenance operations and operation of the fleet [1, p.35]. The main bearer of the "human factor" in seafaring is the crew, so the problems of "risk" are at the forefront of scientific research in the field of safety at sea [2, p.57]. We are talking about the "manageable risk" of reducing the accident rate of ships and oil spills, because it is impossible to completely eliminate the dangers that exist during the technical operation of the fleet. Since the chief mechanic and crew members who take part in bunkering are people who have diseases, stable/unstable psyche, they are affected by working and rest conditions. But the determining factor is the level of professional training [3, p.202], the ability to analyze the situation and make optimal decisions. This also applies to ship bunkering operations. The result of non-observance of technology and instructions, non-fulfillment of their duties by persons responsible for bunkering is the spillage of oil products during bunkering, which lead to sea pollution and large fines. The main risks during bunkering due to the human factor:

- breakage of the fuel hose on the bunkering vessel due to water hammer when the valve on the fuel line is suddenly closed;
- overfilling of tanks as a result of incorrect calculation of the amount of fuel received without taking into account static roll, trim and other factors, or continuation of fuel supply without proper control on the vessel being serviced;
- crew errors when handling the shut-off fittings connecting one fuel tank to another, or bunker lines on the bunkering vessel and/or on the bunkering vessel;

- the absence or unreliable installation of a blind flange on the receiving line of the bunkering vessel;
- emission of fuel with an air bubble through the exhaust pipe due to excessively high pressure of the supplied fuel;
- poorly closed spigots on a bunkering vessel;
- unsatisfactory control over the level of fuel in tanks into which petroleum products are poured; • fuel spillage when the bunkering hose is disconnected or due to poor-quality installation of the plug on the hose after bunkering is completed;
- emission of oil products through measuring pipes, manholes and "breathing system".

According to the Washington State Department of Ecology (Department of Ecology Spill Prevention, Preparedness, and Response Program), Figure 1 shows the main causes of errors that led to human-caused oil spills during bunkering for the period 1996-2016. The most common immediate cause errors during bunkering—this is inattention 38%. Carelessness and procedural errors together account for 58% of the direct causes of bunker spills. To reduce the influence of the human factor during bunkering, organizational and technical measures are used. Organizational activities include the creation of a detailed checklist. It can be designed by the ship owner or senior engineer. Also, the organizational measures include the instructions for conducting bunkering operations, which should contain: a description of pipeline systems, equipment and devices intended for bunkering operations; duties of responsible persons; the composition and duties of shift crew members during bunkering; duties of each crew member participating in bunkering; procedure for preparing the ship, its systems, equipment and devices for future bunkering, taking into account measures to prevent sea pollution; procedure for starting, carrying out and ending bunkering; description and procedure for using means for localizing a possible oil spill; other information materials, instructions, recommendations.

Technical and constructive measures include the presence of: an overflow system; emergency and warning signaling about overflows; systems for remote control of fuel system valves; systems for remote measurement of fuel level in tanks; systems of automatic management of the bunkering operation. Conclusion. It was established that in order to reduce the probability of accidents during bunkering, it is necessary to improve the psychophysiological qualities of a person, the reliability of the equipment and technologies used, the quality of information reception and decoding; quality of decision-making; ease of maintenance and repair.

References

1. Motrych V. N. Bitter lessons of marine accidents. Odessa: LLC "Morsar", 2015. 96 illustrations. 336 p.
2. Topalov V.P., Torsky V.G. Risks in shipping. Odessa: Astroprint, 2007. 368 p.
3. Belov P. G. Theoretical foundations of the security engineering system. Kyiv: GNTP "Bezopasnost", MIB STS, 1996. 424 p.

*Науковий керівник–старший викладач
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія» Тихонова Ілона Юріївна*

УДК 378.147: [81'271:656.61]

FEATURES OF PROFESSIONAL FOREIGN LANGUAGE TRAINING OF FUTURE SHIP ENGINEERS

Суворов О.Р. – курсант IV курсу Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

The problem of professional training of future marine mechanics Ukrainian higher education continues to remain quite relevant, considering the latest requirements for it specified in the documents of the International Maritime Organization (IMO). The main component of the professional activity of ship mechanics is professional communication using the English language as a universally recognized language of communication specialists of the naval fleet, which contributes to ensuring safety at sea. It should be noted that the training of ship mechanics for the future professional activity in domestic universities takes place directly during study disciplines from the cycle of professional training, which include "English speech in a professional direction". Professional foreign language training for the future ship engineers has certain characteristic features. So, for example, considering the international nature of the maritime industry, maritime transport specialists have use at least elementary English vocabulary languages, paying special attention to maritime terminology and situations, etc. Note that the professional training of future ship mechanics is a system of acquiring knowledge, skills and abilities aimed at formation of professional readiness in the individual to perform the professional activities and on the development of professional abilities [1, 62]. Among the principles underlying the training of ship mechanics, ours view, there is a need to highlight the following:

- the principle of professional orientation of education is leading because determines the main direction of the cadets' cognitive activity and characterizes it professionally oriented disciplines as the main source of professional training future specialists;

- the principle of interdisciplinary integration, which provides in-depth learning of professionally oriented academic disciplines with the help of foreign language skills, as cadets can already rely on their existing ones knowledge, skills and abilities acquired during the study of these disciplines. On the other hand ,

knowledge of professional disciplines will help when studying a professional English terminology;

- the principle of communicative orientation involves learning the language as a means of forming the communicative competence of cadets, socially an active individual who seeks to acquire new knowledge about the surrounding world [1,140-141].

It should be considered that integral competence is the ability to apply English language when solving complex specialized problems and practical ones problems in the field of ship engineering, which involves the application of theories and methods of ship structure science, mechanical engineering, operation and repair means of transport, resource management. General competence includes own ability to use the English language in written and oral form when performing professional duties, to work autonomously and the ability to further education. Special competence is the ability to integrate information in English for solving complex professional problems in the field of marine engineering, analysis and forecasting in English processes and technical condition of ship structures and equipment in the conditions incomplete or limited information. Using the English language to convey and receive professional information, ideas, problems and their solutions, as well as to convey one's own experience when communicating in English with specialists and non-specialists in the field of ship engineering and the ability to justify one's own point point of view and own conclusions when using the main theories and concepts in in the field of marine engineering [4].

The main focus is on the fact that in the process of professional foreign language training of future ship mechanics is generally carried out at the bachelor's level requirements for the training of a shift mechanic and the necessary skills are formed in communication in English during the performance of their professional duties in mixed crews in accordance with the STCW convention with amendments

To the peculiarities of foreign language professional training of future shift workers ship mechanics, regarding the various mechanisms for which they are responsible, refers to the acquisition of such competencies as: constructions and principles of action mechanisms are understood and explained using the example of drawings and instructions, causes of mechanism malfunctions are quickly determined and used measures ensuring the general safety of the ship and the installation taking into account prevailing circumstances and conditions [2, 3].

Implementation of tasks for the formation of foreign language integral competence (boiler, turbine repair), general and special competences (ordering spare parts for boiler repair, organization of watch, communication during operations related to them, assimilation of information related to that type engine, boiler, turbine, etc., which were on the vessel during swimming practice) in English classes, communicative tasks, such as : master the language phraseology of sample dialogues/polylogues and develop them situations for staging related to the operation of the steamship.

Therefore, the interdisciplinary nature of education, i.e. complementarity professional disciplines, in the process of professional foreign language training is important component So, in relation to boilers and turbines, for example, it is appropriate to teach cadets to explain the principle of operation of various types of boilers and turbines, obtain from the manufacturer's instructions and interpret information from the technical maintenance and repair, keep maintenance records / repair and fill out the application form for spare parts [5, 155] with involvement learning a foreign language that is key in the training of shift mechanics points regarding boilers and turbines, namely: fuel atomization systems and combustion, steam distribution, general information, construction, installation (boilers); Rankine cycle, basic design, principles of operation (turbine) [6, 36-40].

References

1. Lyashenko U.I. Pedagogical conditions for the training of future seamen mechanics in the process of studying professionally oriented disciplines: dissertation. ...Candidate of Ped. Science: 13.00.04 / U. I. Lyashenko. - Kh., 2016. - 267 p.
2. Maslov I.Z. Work program of the educational discipline "Ship boilers installations" / I.Z. Maslov, K. A Lykhoglyad. - I.: DI NU "OMA", 2017. - 9 с.
3. Potapov V.M. Working program of the educational discipline "Ships boiler installations" / V. M. Potapov. - I.: DI NU "OMA", 2017. - 11 с.
4. The working program of the educational discipline "English language (for professional direction)" / [Zhelyaskov V.Ya., Demchenko O.M., Konstantinova T.M., Timofeeva O.Ya.]. - I.: DI NU "OMA", 2017. - 16 с.
5. IMO Model Course 3.17 Maritime English. - London: IMO, 2015. - 333 p.

Науковий керівник - старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія» Тихонова Ілона Юріївна

УДК: 159.9.072

AS TO THE QUESTION OF CHANGES IN THE SHIPPING INDUSTRY

Chyzh Svitlana, candidate of pedagogical sciences, associate professor of the department of humanities, **Топор Ілона**, the second year cadet of the OPP “Management in the field of sea and river transport”
Danube Institute of the National University “Odesa Maritime Academy”

Maritime transport is one of the most dynamic and promising branches of the international economy, where specialists work, professional activity which are related to the maritime transport system, operation of sea ports, maritime industry. For the optimal strategy of their work, competent the manager of the marine industry must possess not only professional, but also speech knowledge, abilities and skills [2].

The shipping industry has undergone significant changes as a result of the expansion of world trade, regional integration, multilateral and bilateral free trade agreements, and the introduction of information and communication technologies.

Companies cannot now continue to operate as “business as usual” as our world changes to accommodate new forms of economic growth, which is the driving force behind shipping. Not only business styles are changing, but also the structure of companies, in particular, new partners, consortia and mergers are appearing. Today, many companies have entered various business sectors that are not related to their core business. So, giant companies of the IT sector began to interact with other areas of business. Shipping companies, which carry out mergers, turn into a huge logistics company operating in ports. This brings significant changes to the organization and the way these companies operate.

So, the biggest problems of modern shipping are:

- fuel price increase and compliance with new regulatory requirements;
 - lack of data coming from the shore to the ship;
 - materials used on board and in ports change;
 - the design of the vessel changes rapidly, in order to reduce weight and facilitate maintenance;
 - innovations in materials and the expansion of the use of automation are changing the systems of operation and maintenance on board;
 - the sphere of interests of supply chain management is constantly changing
- [1].

Solving the challenges facing the shipping industry today requires a completely new way of thinking. At the same time, reducing costs and increasing efficiency is the main problem of modern shipping in a complex world economy.

Competition has become especially important in a complex global economy that requires quick perception of the situation and appropriate response. As a result of this new approach, the management skills become important. We live in a rapidly changing world and need to adopt a new system of approaches to be able to start challenging the competitive marine market.

The composition of top management is changing under the influence of strategic management; not only shareholders, but also part owners are part of the board. Old-style managers are replaced by young, well-educated, sociable managers, endowed with high technologies and able to assert themselves in society.

Shipping companies used to be headed by family members. But the changing business environment forced them to change this way and leave the reins to professional managers. Mergers, differentiation and diversification of the business sphere have led to the end of the era of lifetime general directors.

Note that the maritime economy is a very important part of the global economy as it provides food and other resources, supports tourism, facilitates transport and generates the production and use of renewable energy.

In recent years, the size of ships has increased, which leads to the intensification of shipbuilding and ship repair activities, as well as port activities. These new vessels have a lower environmental impact in accordance with the European Green Deal.

Maritime transport and related activities (shipbuilding, repair and port activities) account for about 40% in terms of value added and 24% in terms of employment in the blue economy. Maritime transport involves a wide range of activities and, together with port activities and logistics hubs, has a major impact on the development of the maritime sector and trade, which in turn contributes to economic growth and job creation.

In addition to its impact on economic growth and development, maritime transport has a major impact on sustainable development as it is considered an environmentally friendly mode of transport. Although maritime activities cause damage to the environment, this impact is smaller compared to, for example, road transport, and therefore shipping appears to be subject to less intensive regulation. Although maritime transport is the most carbon-efficient mode of transport, note that within the EU, maritime transport accounts for more than three-quarters of external trade and one-third of internal trade. However, in the context of current concerns and policies to reduce pollution within the EU embodied in the Green Deal, action is needed to reduce pollution in the sector [3].

Therefore, one of the most important features of maritime transport as a complex system is its flexibility in adapting to the new conditions of the maritime market, which, especially at this moment of global economic crisis and fierce competition, needs fast, safe, high-quality and efficient transport services. Nowadays, the risk of marine accidents is minimized and prevented, thus achieving a high level of quality and safety of shipping services. In addition, the sea as a natural ecosystem is the main and inexhaustible resource in the constant process of growth of production and consumption of goods and services. Thus, the rational and appropriate management of the quality and safety of delivery services takes on a completely new dimension in the global transport system.

Note that the key to the successful operation of every shipping company and maritime country is the efficiency and safety of its maritime shipping services. This is characterized by a strong connection between the management system and the provision of delivery services. This relationship is based on the interaction of all entities involved in the provision of shipping services, including: ships, shipping companies, ports, charterers, ship brokers, port authorities, pilots, etc., as they all together form an integrated maritime transport system [2].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Морська логістика (URL: <https://onmu.odessa.ua/ua/nn-imb/specialities-master/mar-logistic.html>)
2. Чиж С.Г. Організація роботи з підвищення іншомовної комунікативної компетентності майбутніх менеджерів морської галузі відповідно до міжнародних вимог / Педагогічна освіта: теорія і практика: Збірник наукових праць / Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка. Вип. 32 (1-2022). Київ: Міленіум, 2022. 372 с. С. 331-341. (URL: <http://pedosv.kpnu.edu.ua/article/view/259602>)
3. Šamiĵa, S., 2017. Maritime transport management for the purpose of efficiency and safety of shipping services. (URL: http://www.geocities.ws/icts_papers/Papers/Samiĵa.pdf).

УДК: 159.9.072

ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ РОБІТ У ПОРТУ: ПОСАДА «ТАЛЬМАН»

Чиж С. Г., кандидат педагогічних наук, доцент, доцент кафедри гуманітарних дисциплін, **Сііз В.**, здобувач освіти другого курсу ОПП «Менеджмент в галузі морського та річкового транспорту»
Дунайський інститут Національного університету «Одеська морська академія»

Організація робіт у порту безпосередньо позначається на роботі морського та річкового флоту, а також усіх компаній, що пов'язані з відправкою, перевезенням та отриманням вантажів. При цьому вкрай важливою є злагоджена робота персоналу, який відповідає за прийом та здачу вантажів. Так, відповідальним за ведення обліку вантажу є тальман. Назва професії походить від англійського слова «tallyman», що означає «обліковець».

Інструкція для посади «Тальман» відповідає вимогам документу – «Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників. ВИПУСК 67.

Водний транспорт. Розділ «Морський транспорт» (Із змінами і доповненнями, внесеними наказами Міністерства транспорту та зв'язку України N 189 від 10.05.2005 р., N 671 від 06.08.2007 р.). Видання друге, доповнене, перепрацьоване станом на 06.08.2007 рік», що затверджено наказом Міністерства транспорту України 10.12.2001 р. N 863 та Погоджено Міністерством праці та соціальної політики України [1].

Доцільно зауважити, що у кожному порту є цілий штат тальманів. Як тільки судно швартується під розвантаження або залишає порт, обліковці складають так званий тальманський лист. Це відомість, в якій зазначаються весь вантаж, який був вивантажений, або завантажений – його характер, кількість, місце відправлення, пункт доставки.

Відтак, портовий обліковець несе велику відповідальність за збереження та цілісність вантажу. Вантаж, що прийшов у порт, має бути відвантажений у точній відповідності до зазначеної у відомості кількості, чим і займається саме тальман. Проте, він не відповідає за зникнення вантажу.

Якщо розглядати обов'язки цієї посадової особи докладніше, доцільно зазначити, що тальман:

- веде облік прийому та здачі вантажів, експортних та імпорتنих;
- здійснює видачу вантажу одержувачу;
- передає вантаж транспортним компаніям, зокрема авіаційним, залізничним, річковим тощо;
- організує сортування вантажів відповідно до добового плану навантаження;
- несе відповідальність за готовність персоналу та обладнання до вантажно-розвантажувальних робіт;
- оформляє транспортні документи;
- веде облік переробки;
- здійснює зовнішній огляд вантажу, що приймається і відправляється на цілісність тари і наявність маркування;

- стежить за виконанням робітниками правил безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт;
- фіксує відпрацьований час кожного працівника [1].

Крім вищеперерахованого, тальман має знати про вантажі буквально все – методи та способи завантаження-розвантаження, особливості зберігання, значення маркерів на вантажній тарі.

Коротко охарактеризуємо роботи, які проводить тальман:

1. Прийом та здача експортно-імпортного, каботажного, місцевого вантажу та багажу у трюмах та на палубі морських та річкових суден, на причалах та вантажних складах, участь у їх завантаженні та вивантаженні.
2. Контроль правильності видачі вантажу вантажоодержувачам, передачі вантажу для подальшого транспортування.
3. Перевірка маркування та зовнішнього стану «місць» вантажу та багажу, підготовки та готовності робочих місць на причалах.
4. Огляд вагонів та контейнерів на придатність їх до завантаження.
5. Сортування та добір вантажу відповідно до змінно-добового плану.
6. Контроль за дотриманням правил завантаження, вивантаження, збереження вантажу в процесі виконання вантажно-розвантажувальних робіт та складування вантажу, правила охорони праці.
7. Оформлення перевізних документів та нарядів на фактично виконану роботу.
8. Ведення обліку переробки, прийому, відправлення вантажу та багажу [1].

При цьому тальман повинен знати:

1. Порядок прийому та здачі експортно-імпортного, каботажного, місцевого вантажу та багажу, включаючи вантажі, що ідуть у прямому чи змішаному залізнично-водному сполученні.

2. Види тари та упаковки.
3. Види маркування вантажу українською та іноземними мовами.
4. Властивості вантажу, правила його перевезення, завантаження, розвантаження, складування та зберігання.
5. Порядок та прийоми обліку вантажу.
6. Правила визначення ваги вантажу з осадки судна.
7. Правила користування вагами різних систем.
8. Основи організації та правила безпечного ведення вантажно-розвантажувальних робіт.
9. Будову вантажних приміщень суден та залізничного рухомого складу.
10. Правила переробки великовантажних контейнерів.
11. Правила розміщення, сепарування, кріплення та маркування вантажу.
12. Форми та правила оформлення документів на перевезення вантажу, комерційних актів та актів загальної форми.
13. Порядок оформлення документів на виконані роботи.
14. Державні стандарти на тару та упаковку [1].

Отже, тальман є посадовою особою, яка має знати все про приміщення вантажного судна будь-якого класу, а також про способи кріплення на будь-яких палубах.

Часи, коли портові обляковці мали друкований тальманський лист, давно минули. У наш час у розпорядженні обліковців – портативні комп'ютери, що мають спеціальне програмне забезпечення. При цьому оформлення та облік здійснюється швидко, вся документація в оперативному порядку відправляється до головного офісу порту. Відтак, оптимізація роботи тальмана дозволила збільшити прохідність суден через розвантажувальні доки [2].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Тальман. Посадова інструкція.
https://www.borovik.com/index_instruction.php?Gins=172&lang_i=1

2. Положення про підрозділи порту
<https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text>

СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ ФАХІВЦІВ В УМОВАХ СУЧАСНОСТІ

УДК 378:37:[37.01+37.02]:434.8-051(477)

ВДОСКОНАЛЕННЯ ОСВІТНЬОГО ПРОЦЕСУ ПІДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛУ ДКВС УКРАЇНИ: СИСТЕМНО-ІНТЕГРАЦІЙНИЙ ПІДХІД

Аніщенко В. О. – доктор педагогічних наук, професор, Академія Державної пенітенціарної служби, Україна;

Разумейко Н. С., кандидат педагогічних наук, доцент, Академія Державної пенітенціарної служби, Україна

Питання вдосконалення системи, процесів підготовки фахівців Державної кримінально-виконавчої служби України (далі – ДКВС України), якості навчання майбутніх фахівців пенітенціаристів займають одну з ведучих позицій

педагогічної проблематики в сфері професійної освіти. Першочергова роль відводиться завданню формування висококваліфікованого пенітенціарного персоналу, який володіє високим рівнем професіоналізму та компетентності, соціально-психологічної стійкості, організаційно-інформаційної культури, адаптаційної мобільності, мотивації до освіти протягом життя. Процеси реформування вищої освіти викликали скорочення часу на вивчення фундаментальних і професійно-орієнтованих навчальних дисциплін. Це відбилося на скороченні аудиторних занять, що, в свою чергу, викликало необхідність пошуку нових форм подачі інформації від викладача, розробки методологічних засад щодо засвоєння здобувачами вищої освіти теоретичних знань та відпрацювання ними практичних вмінь та навичок, створення педагогічних умов, які б могли забезпечити приведення освітнього процесу до такої форми, яка не тільки зможе забезпечити вимоги сучасного пенітенціарного менеджменту, але й буде спрямована на задоволення запиту його подальшого розвитку. Різні аспекти проблеми вдосконалення професійної підготовки персоналу ДКВС України досліджували В. Аніщенко, А. Галай, П. Дармограй, О. Дука, О. Звенигородський, В. Карелін, М. Пузирьов, І. Яковець та ін. Аналіз результатів досліджень в сфері підготовки фахівців-пенітенціаристів показав, що для формування професійної компетентності та готовності пенітенціарного персоналу існує необхідність перегляду організації освітнього процесу та його сучасного технологічного забезпечення.

Серед освітніх технологій, що активно розвиваються слід назвати такі, як: технології розвиваючого навчання (проблемне, розвиваюче, дискусійне, діалогічне, інтерактивного навчання та ін.); інформаційно-педагогічні технології (програмне, комп'ютерне, медіа-освіта, кейс-технологія та ін.); технології, що базуються на індивідуально-диференційованому підході (диференційоване, концентроване навчання, модульно-рейтингова технологія та ін.); технології співробітництва (ігрові, майстер-класи, тренінги, інтегративні модулі та ін.). Вибір освітніх технологій залежить від специфіки процесу

навчання, яка пов'язана з тим, що майбутні фахівці пенітенціаристи мають одночасно з процесом здобуття вищої освіти нести службу, виконувати певні службово-професійні завдання. Це, безумовно, впливає на своєчасне засвоєння знань через вимушену відсутність на навчальних заняттях під час несення наряду по службі та викликає необхідність самостійного вивчення навчального матеріалу за допомогою додаткових інформаційних джерел. Також ми впевнені, що в сучасних умовах здобуття освіти під час обрання форм та методів проведення навчальних занять, пріоритет має бути наданий таким освітнім технологіям, що сприяють розвитку критичного мислення, творчих здібностей, самостійного набуття та засвоєння необхідних знань здобувачами вищої освіти, а також націлюють їх на формування стійкої мотивації та звички до безперервного оновлення знань і професійних компетенцій.

Під час розробки алгоритму технологізації освітнього процесу підготовки пенітенціарного персоналу ми маємо розуміти, що технології виступають як інструмент управління педагогічною системою та коригування моделі формування професійної компетентності й готовності до службово-професійної діяльності фахівців-пенітенціаристів, вектором напрямку вдосконалення програм навчальних дисциплін щодо розвитку не тільки репродуктивної, але й творчої діяльності здобувачів вищої освіти. На наш погляд, в основу процесу вдосконалення підготовки пенітенціарного персоналу може бути покладений системно-інтеграційний підхід, що базується на концепції самостійного набуття сучасних знань здобувачами вищої освіти, відмови від розуміння освіти як процесу отримання готових знань, взаємоузгодження методів проблемного та діалогічного навчання, використання сучасних інформаційно-комунікативних технологій. Самостійне навчання здобувача вищої освіти, за умови його серйозного ставлення до навчання, має змогу сформувати у нього вміння та навички аналізу і синтезу, розуміння та узагальнення навчальної інформації, прийняття рішень, обрання алгоритму комунікацій із суб'єктами освітнього процесу тощо.

Поєднання проблемного та діалогічного навчання дає цікаві можливості як викладачу, так і здобувачу вищої освіти, а саме: 1) проблемне навчання дозволяє залучити фахівців-пенітенціаристів під час лекції, практичних занять до мисленнєвого процесу, активізувати їх пізнавальну діяльність, виконати всебічний аналіз явища, проблеми, ситуації, процесів, що вивчаються, а також здійснити пошук наукової істини; 2) діалогічне навчання створює платформу для того, щоб пенітенціарний персонал став активним учасником навчального заняття та замовником на необхідну інформацію від викладача для вирішення певного завдання; 3) всі суб'єкти освітнього процесу, особливо здобувачі вищої освіти, демонструють свій рівень уяви про інформацію, за допомогою якої вони мають вирішувати поставлене завдання, готовність до адекватного сприйняття себе і своїх колег та навички роботи в команді (наприклад, під час мозкового штурму, рольової гри тощо), вміння висловлювати власну точку зору або представляти командне рішення, демонструвати індивідуально-психологічні якості та давати оцінку їх впливу на ефективність спільної працю під час освітньої діяльності тощо.

Створення викладачем спеціальних електронних платформ для самостійного вивчення навчального матеріалу, виклад якого базується на певній дидактичній моделі, дозволяє, на нашу думку, комплексно реалізувати вищезгадані підходи та побудувати практико-орієнтовану модель так званого «перевернутого навчання». Наприклад, перевернута лекція або практичне заняття з елементами зворотного зв'язку. Цей метод полягає в тому, що викладач заздалегідь записує тези лекції, додаткові навчальні матеріали (презентації, мультимедійні файли, проблемні завдання, тестові завдання для самоперевірки тощо) в електронному форматі та розміщує на електронній платформі (в системі Moodle, в хмарному інтернет-сервісі Google Drive, Drop Box, у власному YouTube-каналі та ін.). При застосування такого методу здобувачі вищої освіти мають змогу опрацювати навчальний матеріал у зручний для них час, повернутися і повторити теоретичні матеріали або

скористатися порадами від викладача для поглибленого розуміння та відпрацювання навчальної інформації. Викладач може оперативно оновлювати навчальні матеріали, що зберігаються в хмарних сховищах, проводити он-лайн консультації, вебіари за допомогою засобів відеозв'язку. Самостійне опрацювання навчального матеріалу дає змогу викладачу зекономити час на викладання суто теоретичних знань і більше часу відвести для розгляду проблемних аспектів теми, яку вивчають здобувачі вищої освіти, підкріпити теоретичні викладки практичними прикладами та відповісти на питання. Це можливо завдяки тому, що пенітенціаристи вже ознайомлені зі змістом лекції, систематизували навчальний матеріал у зручному для себе форматі, зробили конспект лекції та підготували питання до лектора (письмові або усні).

Виходячи з вищевикладеного, можна зробити такі висновки:

1) під час розробки підходів щодо вдосконалення підготовки пенітенціарного персоналу необхідно виходити з цілісного уявлення про освітній процес, вимог щодо інноваційності освітнього середовища, розглядати процес здобуття освіти з позицій керованої педагогічної системи, що спрямована на розвиток як репродуктивної, так і творчої діяльності здобувачів вищої освіти, формування сучасної професійної компетентності й готовності пенітенціарного персоналу до якісного та ефективного виконання службово-професійних завдань;

2) в основу процесу вдосконалення підготовки фахівців-пенітенціаристів може бути покладений системно-інтеграційний підхід, який передбачає самостійне набуття знань здобувачами вищої освіти та їх відмову від поглинання готових знань, а також оптимальне поєднання викладачем методів проблемного і діалогічного навчання та використання сучасних інформаційно-комунікативних технологій для формування сучасних компетенцій і розвитку особистісних і професійних якостей персоналу ДКВС України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Аніщенко В. О. Ступенева професійна підготовка офіцерів Державної кримінально-виконавчої служби України: теорія та практика: монографія. Чернігів: SCRIPTORIUM, 2020. 476 с.
2. Галай А. О., Дука О. А., Яковець І. С. та ін. Огляд іноземної практики підготовки персоналу пенітенціарної системи: науковий аналіз. Київ: КНТ, 2014. 48 с.
3. Дармограй П. В. Формування професійної компетентності майбутніх офіцерів Державної пенітенціарної служби України у процесі фахової підготовки: дис. ... канд. пед. наук. Хмельницький, 2017. 270 с.
4. Дука О. А. Здійснення професійної підготовки пенітенціарного персоналу у відомчих навчальних закладах Державної пенітенціарної служби України. *Юридична психологія та педагогіка*. 2014. № 1. С. 79–90.
5. Звенигородський О. М., Карелін В. В. Порівняльні аспекти підготовки персоналу пенітенціарної системи на прикладі України та Федеративної Республіки Німеччини. *Науковий вісник Сіверщини. Сер.: Освіта. Соціальні та поведінкові науки*. 2019. № 1(2). С. 61–71.
6. Пузирьов М. С. Зарубіжний досвід підготовки управлінського персоналу для органів та установ виконання покарань. *Теорія і практика підготовки управлінського персоналу для органів та установ виконання покарань*: монографія / Аніщенко В. О., Гончаренко О. Г., Іваньков І. В. та ін.; за заг. ред. Тогочинського О. М. Чернігів: Академія Державної пенітенціарної служби, 2018. С. 85–109.

УДК: 378.937

**СОЦІОКУЛЬТУРОЛОГІЯ ТА КУЛЬТУРНИЙ ШОК ЯК СКЛАДОВІ
ПРИ ПІДГОТОВЦІ ФАХІВЦІВ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО
КОМПЛЕКСУ**

Березовська В.В. – кандидат історичних наук, доцент Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Актуалізація проблеми адаптації до нової культури пов'язана з істотними цивілізаційними трансформаціями, що зумовили зміни культури, суспільної свідомості і, як результат — «культурний шок», який переживає людина, потрапивши в нове культурне середовище. Зазначається, що при входженні в нову культуру індивід проходить цикл «стрес — адаптація — особистісне зростання». Адаптація вимагає від особистості знань про можливості впоратися з новими ситуаціями, які зовсім відрізняються від повсякденної діяльності, з якою ми знайомі. Зміни виявляються в невизначених умовах, а також у багатьох відмінностях. Культурний шок відбиває тривогу почуттів (дивування, напруження, розчарування, збентеження, і т. п.), коли відносини, культура, цінності, мова, звичаї, їжа, все навколо чуже. Ці відмінності впливають на тривогу та створюють обмеження, які можуть спричинити культурний шок.

Нездатність використовувати відповідну мову для спілкування з екіпажами з різних країн є прикладом обмеження. На борту судна морська англійська мова потрібна міжнародному рівню як стандартна мова спілкування, як усна, так і письмова, для моряків відповідно до STCW '95 Reg. I/4 а, СОЛАС '74 Розділ V Рег. 14 и МКУБ, розділи 1.33 та 6.7 (Horck, 2008). Таким чином, спілкування англійською мовою корисне для ефективної взаємодії.

Почуття невпевненості, що корениться в збентеженні та незнанні нової культури, може призвести до розчарування. Період культурної адаптації зазвичай включає деяку дезорієнтацію, викликану такими речами, як плутанина щодо того, де проходять культурні кордони (Culbertson, 2002). Отже, може виникати психічний тиск та психологічні обмеження. Індивіди стикаються з психологічними переживаннями соціалізації чи акультурації. Якщо почуття нудьги та відчуження не може бути подолано, це може призвести до ризику

(Horsck, 2008). Тому хорошим способом налагодити міжособові відносини є спілкування в чаті та обмін почуттями.

Виділяють чотири фази культурного шоку, а саме:

1. Фаза медового місяця - захоплюючий та інтригуючий етап. Його ще називають дистрес фаза, почуття збентеження та труднощі при входженні в нову культуру. Людина радіє переїзду в іншу країну, бачить її переваги, радіє новому становищу, роботі, навчанню, можливості відвідати нове місце.

Етап коригування; роздратований і розчарований міжкультурним життям, напевно порівнює нову культуру зі своєю домашньою культурою; свідомо чи несвідомо може оцінювати та оцінює їх. Людина усвідомлює свою некомпетентність, не може вільно спілкуватися, стикається з непорозумінням та не відчуває себе зрозумілою. Одночасно наростає стрес.

2. Фаза автономії, людина вчиться приймати іншу культуру, соціалізується та пристосовується. Людина починає потроху виходити з кризи та набувати компетенції у функціонуванні в новій культурі, починає розуміти нову для себе поведінку.

3. Незалежна фаза, де людина повністю розуміє та пристосовується до приймаючої культури. До людини поступово повертаються емоційна стабілізація, почуття контролю та відчуття, що її поведінка є адекватною ситуації.

4. Міжкультурна компетентність — людина набуває здатність функціонувати в новій культурі, а її повсякденне життя перестає бути таким напруженим.

Більше того, культурний шок зараз розуміється набагато краще, ніж 15 років тому, і в його основі лежать теорії, взяті з різних галузей соціальної психології, психічного та фізичного здоров'я. У цьому сенсі, щоб запобігти психологічному обмеженню та культурному шоку, важливо вивчити нову культуру, та розпочати із нею взаємодіяти.

Сфери релігії, моральної поведінки, норм та етики — це галузі, в яких може бути багато культурного релятивізму. Люди, які живуть і працюють за кордоном повинні навчитися справлятися з цими проблемами.

Особистості можуть відчувати значний стрес і занепокоєння, коли вони живуть у відмінності у спокійній та неупередженій манері. Відмінності та подібності виявляються як якісна вартість (Ланкастерський університет, 2007). Тому люди, можливо, зіткнуться з багатьма обмеженнями та важкими ситуаціями, якщо не виявлять ініціативи.

Однак, незважаючи на те, що середовище різноманітне зі складною атмосферою, її все ж таки можна подолати. Це залежить від того, як люди ставляться до цього. Кожен може навчатися в інших. Тому люди, можливо, знайдуть безліч рішень, як із цим впоратися.

Більше того, розрив між екіпажами різних національностей все ще існує через проблему культурної адаптації (культурних шоків). Тому культурний шок можна запобігти, прагнучи стати більш гнучким у мисленні та поведінці шляхом розвитку справжнього ентузіазму у вивченні культури іншої країни та формуванні міжкультурних відносин. Коли ця проблема не вирішується, виникає тенденція подальших проблем, що призводить до ризиків безпеки. Необхідний тип освіти в галузі міжособистісних навичок, таких як знання міжнародної культури, допомагає уникнути небезпеки. Морські інститути, в тому числі МЕТ, відіграють важливу роль у наданні такого роду освіти морякам для зміцнення людського чинника у багатонаціональному судноплаванні. Однак така публікація, як Типовий курс, випущений ІМВ з міжкультурних питань, ще не випущена. В мультикультурному контексті, комунікативні навички є абсолютними навичками. Рішення проблеми спілкування у мультикультурних екіпажах вимагає не лише грамотності морського англійського, а й інтелекту культурного та суспільного.

Соціокультурна свідомість важлива у багатонаціональному середовищі. Соціокультурологія допомагає морякам гармонізувати умови праці та поспілкуватись після роботи, якісно вести соціокультурний діалог.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <file:///C:/Users/Viktorija/Downloads/1981-Article%20Text-3785-1-10-20150428.pdf>
2. <https://periodicals.karazin.ua/thcphs/article/view/1981>
3. <https://migranciwielkopolska.caritas.pl/uk/01-07-2020/>
4. <https://nordopen.nord.no/nord-xmlui/bitstream/handle/11250/2770209/VicentiyAlexander.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
5. [https://socialsci.libretexts.org/Courses/Butte_College/Exploring_Intercultural_Communication_\(Grothe\)/06%3A_Culture_Shock/6.01%3A_Introduction_to_Culture_Shock](https://socialsci.libretexts.org/Courses/Butte_College/Exploring_Intercultural_Communication_(Grothe)/06%3A_Culture_Shock/6.01%3A_Introduction_to_Culture_Shock)
6. <https://uaf.edu/isss/handbook/culture-shock/>

УДК: 37.025.7

ГІГІЄНИЧНА ГІМНАСТИКА

Бондаренко І.В. - старший викладач кафедри гуманітарних дисциплін Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Гігієнічна гімнастика - це система найпростіших вправ, спрямована на забезпечення оптимального поточного стану організму людини.

Гігієнічна гімнастика може застосовуватися практично в усіх вікових періодах і за будь-якої підготовленості до фізичного навантаження.

Застосовувані вправи покращують дихання і кровообіг, підвищують обмін речовин, зміцнюють нервово-м'язовий апарат, підтримують тіло в гарній формі.

Гігієнічна гімнастика має проводитися щодня. Займатися нею можна в різний час дня. Після сну вона допомагає швидше і з більшою інтенсивністю включитися в трудову діяльність, у процесі роботи сприяє збереженню працездатності, а перед сном забезпечує найбільш сприятливі умови для відпочинку. Гігієнічна гімнастика не вимагає спеціального обладнання і може проводитися вдома, в інституті, на робочому місці тощо.

З усіх видів гімнастики гігієнічна найбільш проста і доступна. Заняття проводяться в індивідуальній і груповій формах з дітьми в школах, в оздоровчих таборах, санаторіях, на парах в інституті, військових частинах ...

Заняття гігієнічною гімнастикою доцільно поєднувати з водними процедурами. Дозування вправ гімнастики має бути таким, щоб ті, хто займається, відчували бадьорість, але не втому.

Однією з головних відмінних рис гігієнічної гімнастики є органічне поєднання вправ, що використовуються в ній, з гігієнічними та загартовувальними факторами, а також підборі індивідуальних вправ для кожної категорії тих, хто займається у групі з урахування індивідуальних особливостей.

У заняттях гігієнічної гімнастики намагаються забезпечити комфортність, що значною мірою сприяє не тільки емоційному настрою, а й якості оздоровчих впливів. А вони вельми різноманітні: від легких потягувань до відносно важких "віджимань" в упорі лежачи, від лагідних сонячних ванн до підбадьорливих обливань холодною водою.

Важливою складовою частиною і логічним продовженням ранкової гігієнічної гімнастики є водні процедури та обтирання - своєрідна гімнастика судин. Це потрібно робити кожного ранку, незалежно від пори року, та погодних умов.

У сучасній гігієнічній гімнастиці розрізняють такі види:

- 1) ранкову гімнастику (зарядка);
- 2) гімнастику в режимі робочого дня (вступна, фізкультпауза);
- 3) вечірню гімнастику (перед сном).

Ранкова гімнастика або зарядка м'яко виводить людину із сонного (загальмованого) стану, налаштовує організм на робочий ритм. Ранкова гімнастика стимулює обмін речовин, поліпшує еластичність м'язів, рухливість у суглобах. У ці заняття слід включати невелику кількість вправ і виконувати їх протягом 10-12 хв. число повторень вправ 8-12 разів. Головне треба пам'ятати, що вправи виконуються дуже повільно, без навантаження. Це пов'язано з тим, що організм ще не відійшов від сну.

Найбільш підходящі вправи для ранкової гімнастики:

- вправи на потягування;
- різні види ходьби;
- загальнорозвивальні вправи (нахили, повороти, присідання, випади, обертання в суглобах тощо);
- вправи на розтягування (на розвиток гнучкості);
- танцювальні рухи;
- біг підтюпцем і легкі стрибки;
- дихальні вправи.

Виконання фізичних вправ викликає потоки нервових імпульсів від м'язів і суглобів, що працюють, і приводить центральну нервову систему в активний, діяльний стан, та налаштовує весь організм на роботу продовж цілого дня. Відповідно активізується і робота внутрішніх органів, забезпечуючи людині високу працездатність, даючи їй відчутний приплив бадьорості.

Не слід плутати зарядку з фізичним тренуванням, мета якого - отримання більш-менш значного навантаження, а також розвиток необхідних людині фізичних якостей.

Деякі вправи сприяють профілактиці та лікуванню хронічних розладів внутрішніх органів і опорно-рухового апарату. Під час занять фізичною

культурою необхідно враховувати відхилення у фізичному розвитку людини, вікові особливості, а також безпосередньо стан на момент виконання вправ.

Послідовність фізичних вправ під час зарядки треба будувати таким чином, щоб організм поступово включався в роботу. Починати ранкову гімнастику слід із дихальних вправ.

Чоловікам рекомендуються силові та статичні вправи з використанням снарядів, наприклад, гантелей, гир. Жінкам більше підійдуть вправи, що розвивають гнучкість, зміцнюють м'язи черевного преса і тазостегнової ділянки. Це можуть бути вправи йоги, пілатесу, або стретчингу.

Існують різні варіанти ранкової гімнастики. Це і, так звана, "гімнастика під ковдрою", тобто ті вправи, які виконуються лежачи в улюбленому ліжку. А також вправи з положення сидячи і з положення стоячи. Найкраще поєднувати ці види, переходячи від вправ лежачи, до вправ сидячи тощо.

Важливо контролювати стан організму під час ранкової зарядки. Навантаження на м'язову роботу під час зарядки має носити помірний характер: частота серцевих скорочень, артеріальний тиск повинні відновлюватися після 3-5 хв відпочинку. За правильно підібраного комплексу вправ не повинно бути задишки, слабкості. Це не той варіант фізичних навантажень, які слід виконувати "на знос", зарядка має радше приносити задоволення.

Спочатку потягування, яке покращує дихання і кровообіг. Потім вправи для м'язів рук і плечового пояса, тулуба та ніг. Далі виконуються біг і стрибки, які позитивно впливають на обмінні процеси в організмі. Закінчується ранкова гімнастика вправами, що нормалізують діяльність органів дихання та кровообігу. Після ранкової гімнастики необхідно прийняти душ. Комплекси вправ потрібно регулярно змінювати. При цьому слід поступово підвищувати навантаження, ускладнюючи вправи, збільшуючи їхню кількість і темп виконання. Дозування навантаження має бути таким, щоб ті, хто займається, відчували бадьорість, а не втоми. Орієнтовна тривалість використання одного і того ж комплексу 12-15 днів.

Під час виконання вправ ранкової гімнастики потрібен самоконтроль. Особливу увагу слід звертати на правильність дихання, яке має бути глибоким, ритмічним. Ранковий комплекс або окремі вправи, які вам більш до вподоби, можна повторити впродовж дня для зняття стомлення, особливо в разі тривалої розумової діяльності, роботи в офісі, для зняття нервового напруження або ввечері для поліпшення сну.

Гігієнічна гімнастика дає змогу мінімалізувати негативні наслідки тривалої зорової роботи. Вправи гігієнічної гімнастики спрямовані на стимулювання функцій органів і систем, які не навантажуються протягом тривалого часу, що чинить негативний вплив на зір. Один із найбільш значущих результатів комплексу вправ полягає в активізації кровообігу та обмінних процесів в оці.

Людям, що страждають на ті чи інші види захворювань, доцільно в комплекс гігієнічної гімнастики включати спеціальні вправи лікувальної фізичної культури (ЛФК). Ці вправи слід виконувати після загальної частини заняття гімнастикою неважливо від часу тренування.

Щоденне і систематичне виконання комплексу гігієнічної гімнастики, розробленого з урахуванням закономірностей функціонування організму та індивідуальних особливостей конкретної людини, готує та спрямовує організм до майбутніх розумових, фізичних та емоційних навантажень. Також гімнастика - один із найдієвіших засобів збереження і зміцнення здоров'я, профілактики, а в деяких випадках - і лікування захворювань. Бажаю усім здоров'я.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <https://kirova.biz/lechenie/metody-lecheniya/utrennyaya-gigienicheskaya-gimnastika/>
2. <https://sport.wikireading.ru/3900>

3. http://testent.ru/publ/studenty/fizicheskaja_kultura/gigienicheskaya_gimnastika/39-1-0-1295
4. <http://ebooks.grsu.by/hramova/v-gigienicheskaya-gimnastika.htm>
5. <https://studyport.ru/referaty/meditsina/5599-utrennjaja-gigienicheskaja-gimnastika>
6. <https://nsportal.ru/shkola/fizkultura-i-sport/library/2017/08/02/utrennyaya-gigienicheskaya-gimnastika>
7. http://fizkult-ura.ru/sci/gig_gymnastics

УДК: 316.61: 303.446.2

THE ACTUALITY AND IMPORTANCE OF INTERCULTURAL EDUCATION IN CONTEMPORARY SOCIETY

Vasilachi Octavian - University Lecturer, Chief of the Republican Center for Education Development, Professional of the Continuous Training Center and Leadership Chisinau, Republic of Moldova

The process of globalization has transformed intercultural communication into an inevitable fact. Today's world is subject to rapid changes, the interaction between people gets new dimensions. Contact and communication with other cultures are the dominant characteristics of modern life.

The current world is characterized by the advanced technical and scientific progress, the increase of the complexity of the social and economic processes, the informational explosion and the rapid development of the media sources. These conditions favor the involvement of all in the various aspects of the problem of the contemporary world. There is an opening to the outside influences, the philosophical category of space is realized real, but especially virtually. The whole of humanity is involved in solving some regional and international problems, char and in the context of flattering conflicts, political, social and economic understanding. It is not possible to place the cultural stalls in the face of daily challenges. In this context, the

phenomenon of cultural mobility is emphasized. Contact with otherness occurs both directly, directly and mediated through mass media. In order to benefit from the results of the human civilization we must accept diversity and prove a behavior appropriate to cultural interference.

Cultural diversity is appreciated at the moment both as a source of knowledge and mutual spiritual enrichment, as well as a global problem, generating tension in human relations and even conflicts. Whatever the effects of multiculturalism are not, the phenomenon exists, increases and requires transformation into interculturality, a process that is characterized by dynamism and interference, communication and relationship focused on acceptance, humanism and tolerance. If multiculturalism is a result of historical evolution, interculturality is a result of educational influence and knowledge of several cultures. Those who educate, parents and teachers, under the current conditions have to master the social role as an educator, with the professional role of educator and civic responsibility, oriented towards the formation of the positive attitudes of the disciples to cope with the cultural diversity, to tolerate and tolerate not only the nationals, but also other peoples.

The new stage of radical transformations in all spheres of life has determined the need to see the native cultural education and in particular, intercultural education. Education in the perspective of opening to multiple values represents a fully justified approach, as it concerns a better insertion of the individual in a spiritual, polymorphic and dynamic world.

Interculturalism and today involves the understanding, appreciation and valorization of their own culture, but also the respect for the culture of others, for their values, customs, traditions, etc. Intercultural education is, on the one hand, the description of a reality, and on the other hand, a desirable state.

Intercultural education addresses problems of the contemporary world, common for the vast cycle of new education, being a very current and necessary psycho-pedagogical challenge.

Diversity is a fundamental aspect of all societies and concerns both the differences that exist between people as individualities and those between various groups. The specialists in the field argue that the existence of multiple identities, of values, traditions, customs and the different relationship between various individuals or groups necessarily impose the approach of education and society from intercultural perspectives. This represents both new challenge and a condition for achieving social cohesion that is based on cultivating mutual respect and understanding between individuals, as well as between groups. Employment in intercultural interactions is inevitable and, moreover, it can bring an extra knowledge, as well as cultural enrichment.

We mention some key aspects or characteristics of the intercultural education that is carried out within the education system:

- Intercultural education is addressed to all students, regardless of age, ethnicity, confession, etc;
- The correct/objective/impartial dialogue and information are indispensable components of education;
- Intercultural education occurs naturally, in various contexts, very often-through the so-called "hidden curriculum";
- Intercultural education is integrated into all disciplines and in school life, in general, contributing to the formation of intercultural competence;
- Intercultural education is performed on the basis of real life situations and contexts;
- Intercultural education requires commitment, time and effort from all the actors involved;
- The school must be a model of positive practices in promoting intercultural dialogue at all levels.

Thus, intercultural education becomes an important premise of successfully integrating into modern society, in an era of educational globalization. Intercultural education, by its very essence, highlights a series of aspects related to the specific

intercultural formation (C. Camilleri, M. Rey, Ch. Perregaux, W. Gudykunst, C. Alleman-Ghionda, S. Cristea, C. Cucuș, T. Cozma), training of teachers from an intercultural perspective (P. Dasen, Ch. Pergaux, M. Rey, C. Cucuș, T. Cozma).

The problem of forming intercultural competence in the context of increasing the quality of training is exposed in a series of scientific-doctic research carried out in the Republic of Moldova: O. Gherlovan and A. Barbăneagră researched the intercultural interaction in the polyetic educational system of the Republic of Moldova; A. Chiriac argued the conceptual and methodological basis of the intercultural education of the students; A. Budnic, M. Hadârcă etc. studied the problem of competence training; A. Rotari investigated the process of teaching-learning of the socio-cultural matter, the interpretation of the term of socio-cultural competence; A. Barbăneagră determined the strategies for forming intercultural competence in the educational process; O. Duhlicher elaborated the pedagogical model for training the competence of intercultural education in the process of continuous training of teachers, etc.

The problem of research lies from the need for contextual capitalization of intercultural education (pedagogical, psychological and methodological) in order to form intercultural competence. For us, it is currently the process of forming intercultural competence as a result of learning, analysis of scientific values on intercultural education and establishing the methodological landmarks for the formation of intercultural competence.

Intercultural education has become a necessity determined by multiple premises: economic, demographic, ecological, technological, etc. This educational content is an integral part of education in the postmodern period, which is characterized by diversity and openness. The conditions of life orient us from an egocentric culture to a folding and intercultural approach, because at the moment to integrate socially, it implies the knowledge and acceptance of other cultures, as well as the manifestation of behaviors that harmonize the differences.

We conclude that the school has the role of reflecting in the curriculum the characteristics of postmodernity and globalization, to educate teachers and students to discover and understand the existential unity of humanity on this planet. According to the monism and ethnocentrism of the school from the previous period, intercultural education represents a true "dynamization" of the curriculum, imposing a reconsideration, reinterpretation and reformulation of its goals, contents, strategies and evaluation systems. Interculturality in the educational approach means, especially, to do something different. This otherwise means a new paradigmatic opening of the horizon of thinking towards the factual existence of social reality.

REFERENCES

1. Afanas A., *Perspectiva interculturală asupra educației*, în: *Univers Pedagogic*, nr.2, 2010.
2. Andreescu G. *Multiculturalism normativ*, în: *Perspective interculturale III*, Program. Măsurile de încredere al Consiliului Europei, Institutul Intercultural Timișoara, 2000, 365 p.
3. Angelache V., *Educația interculturală*. Galați: Polirom, 2004.
4. Antonesei L., *Modernizarea globalizarea și dialogul culturilor privitye din perspectivă educației interculturale*. Iași: Polirom, 2001.
5. Butnaru S. *Interculturalitatea*. Iași: Polirom 2001.
6. Butnaru S., *Competențele interculturale- demers explicativ*. Iași: Polirom, 2003.
7. Ciobanu O., Cozărescu M. , *Manual de educație interculturală*. București: ASE, 2010.
8. Cozma T. *O nouă provocare pentru educație: interculturalitatea*. Iași: Polirom, 2001.
9. Cucuș C. *Dimensiuni interculturale și culturale*. Iași: Polirom, 2000.
10. Cucuș C. *Pedagogie*. Iași: Polirom, 2006.
11. Duhlicher O., *Comunicarea interculturală - premisă și mecanism al formării competenței interculturale*, în *Studia Universitatis – revistă științifică a Universității*

de Stat din Moldova, Nr. 4 (34), Seria "Științe umanistice", Chișinău, CEP USM, 2010.

УДК 331.65

НЕОБХІДНІСТЬ ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕКОВИХ КОМПЕТЕНТНОСТЕЙ СУДНОВИХ МЕХАНІКІВ ПІД ЧАС ВПРОВАДЖЕННЯ АЛЬТЕРНАТИВНИХ ВИДІВ ПАЛИВА

Кірсанова В.В., кандидат біологічних наук, доцент. Дунайського інституту,
Національного університету «Одеська морська академія» Україна

В атмосфері накопичена надмірна кількість діоксиду карбону, що є причиною аномалій у кліматичній системі та підвищення рівня Світового океану. Для стабілізації клімату потрібне скорочення викидів діоксиду карбону. Однак сьогодні спостерігається зростання його викидів.

Морський транспорт є найдешевшим способом перевезення вантажів. Однак морські судна використовують важке нафтове паливо (HFO), яке містить більше карбону та більше домішок, ніж інші види палива. В результаті згоряння такого палива утворюється не тільки діоксид карбону, але й інші парникові гази, а також оксиди сірки, що є причиною кислотних опадів. За даними Міжнародної ради з чистого транспорту (ICCT), «використання важкого палива збільшилося на 75% у період з 2015 по 2019 рік [1,2].

Стратегія ІМО встановлює початкові цілі зі скорочення викидів діоксиду карбону не менше ніж на 50 % до 2050 р. порівняно з рівнем 2008 р. та проміжну мету до 2030 р. Що до зниження інтенсивності викидів не менш ніж на 40 % порівняно з рівнями 2008 р. [3]. Для досягнення цієї мети були запропоновані заходи з можливими тимчасовими етапами. Їх можна розділити на дві великі категорії: підвищення експлуатаційної енергоефективності за рахунок інноваційних технологій та експлуатація суден на альтернативних видах палива з низьким та нульовим вмістом карбону.

Об'єктом наших досліджень є альтернативні види палива з низьким та нульовим вмістом карбону.

Мета наших досліджень: Аналіз ступеня небезпеки при впровадженні альтернативних видів палива з низьким та нульовим вмістом карбону в судноплавстві та аспекти формування компетентностей безпеки у судових механіків.

Нові технології та альтернативні види палива знаходяться на стадії експериментів та розробок. Поки що не визначено конкретних видів палива та не розроблено технологій їх використання при експлуатації суден. Ведеться пошук альтернативних видів палива для морського судноплавства. Кожне альтернативне паливо має свої особливості. При використанні деяких з них викиди парникових газів можуть бути відсутніми, але їх використання пов'язане з більш високим ризиком, ніж звичайне паливо. Інші альтернативні види палива не генеруватимуть викиди діоксид карбону за низького ризику, але можуть характеризуватись високими капітальними витратами або високими експлуатаційними витратами. Деякі види палива також можуть генерувати певну кількість викидів ПГ, але ризик та витрати можуть бути нижчими, ніж при використанні інших альтернативних видів палива. Щоб будувати та експлуатувати екологічні судна, необхідно аналізувати властивості альтернативних видів палива та оцінювати загальні аспекти кожного з них.

Ведуться дослідження зрідженого природного газу, гідрогену, аміаку, біопалива та відновлюваної електроенергії. Електрика не є паливом, але електричні силові установки на акумуляторних батареях є важливою технологією, яка застосовується на судах для зменшення викидів парникових газів.

З різних альтернативних видів палива, які зараз тестуються, велика увага приділяється гідрогену. Дослідження Глобального морського форуму, проведене у березні 2021 року, розглянуло 106 проєктів. Майже половина цих ініціатив зосереджена на гідрогені як джерела палива з низьким вмістом карбону.

Ключовою перевагою гідрогену перед іншими альтернативними видами палива є відносна простота модернізації вже збудованих суден водневими паливними елементами [4]. Гідроген привертає увагу як чисте паливо, тому що при його спалюванні утворюється пара води. Він є найпоширенішим хімічним елементом у Всесвіті, але молекулярний газоподібний H_2 є поширеним ресурсом Землі. Гідроген можна отримувати із відновлюваних джерел енергії за допомогою електролізу. Виробництво гідрогену шляхом електролізу є усталеною технологією, але не чинним промисловим стандартом [5]. Зелений гідроген може відіграти важливу роль у декарбонізації морського транспорту, але бар'єри для впровадження технології H_2 є значними. При зберіганні криогенного водню (LH_2) виникають проблеми. Потрібен великий простір на судні для його зберігання. Також є проблемою тривалий період бункерування, характерний для газу з низькою щільністю.

Однак важливе значення мають знання про те, як LH_2 поводить себе в сценаріях витоку в типовій конструкції суден із закритими приміщеннями та під час бункерування LH_2 , даючи впевненість у пом'якшувальних заходах при проектуванні морських водневих пристроїв». Швидкісний струменевий викид водню у великому приміщенні, не поширюється рівномірно. Такий неоднорідний викид може призвести до утворення концентрованих ділянок H_2 , які мають більший ризик детонації. Щоб уникнути небезпеки детонації, необхідні суворі заходи безпеки на стадії конструкції судна. При розширенні цієї галузі будуть потрібні спеціальні великомасштабні випробування, а також формування додаткових компетентностей безпеки суднових механіків.

Деякі автори пропонують з'єднати гідроген з нітрогеном та отримати аміак, якого легше зберігати та бункерувати на судні. Аміак запропонований як альтернативне суднове паливо. [6, 7]. Однак він високотоксичний та біоаккумулятивний. Надає велику небезпеку для здоров'я та життя екіпажу судна та для навколишнього середовища в цілому. Такий вид палива може бути використаний лише за абсолютних гарантій відсутності його витоку.

Висновок ІМО встановило цілі зі скорочення викидів діоксиду карбону не менше ніж на 50 % до 2050 р., що вимагатиме вибір альтернативних джерел енергії для судноплавства. Не визначено конкретних видів палива і розроблено технології їх використання під час експлуатації суден. При впровадженні нових видів палива виникне необхідність формування компетентностей безпекових судових механіків

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Gallucci, M. (2017). Uncharted Territory: The Shipping Industry Needs to Deliver Cleaner Cargo Ships, or We're All Sunk. Retrieved from <https://grist.org/article/shipping-industry-destroying-climate-progress-were-all-to-blame/>.
2. Gerretsen, I. (2020). As UN Action on Ship Emissions Falls Short, Attention Turns to Regions. Retrieved from <https://www.climatechangenews.com/2020/11/26/un-action-ship-emissions-falls-short-attention-turns-regions/>
3. International Maritime Organization (2020). IMO Working Group Agrees Further Measures to Cut Ship Emissions. Retrieved from <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/36-ISWG-GHG-7.aspx>
4. Hydrogen: The Key to Decarbonizing the Global Shipping Industry? April 13, 2021 <https://www.csis.org/analysis/hydrogen-key-decarbonizing-global-shipping-industry>
5. IEA. The Future of Hydrogen, Seizing today's opportunities [Internet]. Reported prepared by the IEA for the G20, Japan. 2019 [cited on 2020 Mar 10]. Available from: https://www.capenergies.fr/wp-content/uploads/2019/07/the_future_of_hydrogen.pdf.

6. Olivier Herbinet , Pietro Bartocci , Alon Grinberg Dana(2022) On the use of ammonia as a fuel – A perspective Fuel Communications, 11, 100064
<https://doi.org/10.1016/j.jfueco.2022.100064>
7. Ammonia has attracted wide interest as a source of zero emission fuel for shipping. <https://www.dnv.com/Publications/ammonia-as-a-marine-fuel-191385>

УДК 656.611

SAFETY ON BOARD THE SHIP AND ITS DEPENDENCE FROM THE PROFESSIONAL TRAINING AND COMPOSITION OF THE CREW

Мітін Ю.О. – ст.викладач кафедри Навігації і Управління судном
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія» Україна

There are several reasons why seafarers today can be called hostages of globalization. One of them is the global demand for logistics, as markets are not particularly concerned about the presence of borders. And the fact that ships crew have become part of this global market is undoubtedly a matter of money.

As practice shows, it is quite difficult for shipowners to influence the fuel, insurance and port dues markets, while crew maintenance costs are considered "floating costs" and can be regulated. Also, a new philosophy that has been taking place lately is that ship maintenance is not a priority. Crew costs can amount to more than 40% of the total cost of maintaining a ship, which in turn depends on the age of the ship, size and nationality of the crew. Other operating costs, such as maintenance, repairs, supplies, insurance, also depend on the age of the vessel and can amount to about 15%. The cost of the crew also depends on the ship's flag and can be twice as high when comparing - a European flag and a "convenient" flag such as Malta, Panama or Singapore, etc.

Another reason for the growing number of "mixed" crews is the social aspect. The increase in the standard of living in the developed countries of Western Europe, the USA and Japan also caused changes in the international maritime labor market. Any country experiencing economic growth needs an inflow of migrant labor. This is due to the emergence of wider opportunities and interests for its own citizens in the field of education and professional growth, which leads to a shortage of labor in the performance of certain types of work, the so-called 3D: dirty, dangerous and difficult .

The seaman's profession is, first of all, a monotonous, psychologically difficult activity, and today's salary may be slightly higher than the salary of a skilled worker or employee in developed countries. And this is another reason why we increasingly meet ship crews from developing countries. Working longer hours, with lower wages, hired seafarers may have poor language skills and less professional training. Official statistics of accidents and accidents on board ships cannot be taken seriously, as in most cases employers hide the real facts to reduce the level of such accidents, hiding their ships under a "convenient" flag.

Today, in many cases, ship owners and ship managers have largely delegated the responsibility and delegated the operational activity of hiring crews to crewing agencies in "third" countries, paying attention to the "conventional" suitability of candidates for a position on the ship, but not burdening themselves with proper interviewing of each candidate for professional suitability, relying on the results of popular tests that each candidate must pass. In this regard, in the countries of popular maritime nationalities, structures for issuing certificates without proper training have developed and are actively working, the market of forged maritime documents is successfully operating with the involvement of relevant maritime inspections and regulatory bodies in illegal activities.

Intercultural adaptation of sailors.

Many people go to other countries to study an unknown but interesting culture knowingly, having prepared in advance for such a step. A sudden change in the

cultural environment can affect sailors in different ways, and they are not always adequately informed about the composition and diversity of nationalities of the crew where they will have to live and work in the coming months. How to avoid culture shock in such a case ?

Consider 10 tips for communicating with different cultures, and perhaps it will help to avoid some conflicts and misunderstandings when visiting any country or communicating with sailors of other nationalities:

1) Western cultures teach to always look people in the eye. Averting your eyes is often seen as a lack of sincerity or confidence. But, for example, in Japan, on the contrary, constant eye contact is considered rudeness or even aggression. But among the Slavic peoples, prolonged direct eye contact can be considered a kind of invitation to closer, so to speak, intimate relations.

2) In China and other Asian countries, it is considered rude to pour your own drink. As a rule, the companion should offer to pour a drink to the interlocutor, and he, in turn, will pour a drink in return. It's not as hard as it seems if you're not many!

3) In many European countries, punctuality is an extremely important quality, and any possible lateness must be agreed in advance. A British watch officer will be very annoyed if you are late for his change of watch.

4) In some African and Asian cultures, politeness is a key feature, so the European and American style of direct and familiar communication is unacceptable. Rude or direct statements can cause offense.

Representatives of various maritime administrations have expressed concern and recommended that ship owners take measures to improve the social culture on board ships and ensure the so-called social cohesion of crews, given that there have been incidents ranging from humorous to tragic consequences. And such incidents have serious consequences for the safety of shipping.

In this regard, almost all companies today have developed measures to prevent exploitation, harassment and discrimination in courts. Such a policy establishes

certain standards of action, describes types of behavior by categories and emphasizes that human rights issues are taken seriously.

Conclusion

In order to ensure the necessary safety of crew and cargo on board ships, the hiring procedures of crewing agencies should include proper testing of knowledge of both everyday and maritime working English. If the result is unsatisfactory, give the right recommendations to improve the candidate's knowledge and skills.

Adequate cultural awareness is the responsibility of the ship owner who has decided to employ multinational crews. There is no doubt that compatibility at the national level is very important to prevent ethnic conflicts or hostilities on board ship. On the other hand, ship owners are assumed to be driven by market supply and demand, so they will go for the lowest price, and obviously the right ethnic mix will be their last concern.

All parties involved in shipping, including the IMO organization, shipping companies, crewing agencies and educational institutions in all areas and levels must focus their efforts to ensure maximum safety in the maritime industry, reducing the number of maritime incidents to a minimum.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Yousefi H., Seyedjavadin R. Crew Resource Management: The Role of Human Factors and Bridge Resource Management in Reducing Maritime Casualties [Електронний ресурс] / H. Yousefi, R. Seyedjavadin // International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation «TransNav». – 2012. – vol. 6. – № 3. –Режим доступу: www.transnav.eu/Article_Crew_Resource_Management:_Yousefi,23

2. Режим даступу: <http://mtelegraph.com/history-of-mixed-crew.html>

3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti 1978 року (консолідований текст з Манільськими поправками). – Офіц. вид. – К. : ВПК «Експрес-Поліграф», 2012. – 568 с.

УДК: 373.3.015.31

ПОЧАТКОВА ШКОЛА: ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ ТВОРЧОГО РОЗВИТКУ ДІТЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ОСВІТНИМИ ПОТРЕБАМИ

Мондич О.В. – кандидат педагогічних наук, доцент кафедри загальної педагогіки і спеціальної освіти Ізмаїльського державного гуманітарного університету, Україна

Мистецтво має значний вплив на підростаюче покоління. Завдяки мистецтву діти можуть досягти душевної рівноваги та гармонії. З давніх часів мистецтво використовувалося як духовна терапія, і вважалося, що його вплив зцілює психологічні проблеми та формує характер. Найбільш сприятливий вік для розвитку творчої особистості - дитячий садок і початкова школа. У середній школі діти продовжують пізнавати світ і світ мистецтва. У цей період розвиваються такі психологічні процеси, як мова, пам'ять, уява, мислення і сприйняття, а також особистісні якості.

Дослідники підкреслюють, що діти молодшого шкільного віку з особливими освітніми проблемами (ООП) є особливо чутливими та сприйнятливими. Це свідчить про необхідність підтримувати їхню здатність до творчості та залучати до мистецької діяльності, сповненої яскравих образів.

Творчий розвиток дітей з ООП у початковій школі є одним з найважливіших питань, оскільки інклюзивна освіта є відтворювальним процесом передачі інформації, трансляції людських творінь у різних галузях науки і культури. Метою даної статті є теоретичне обґрунтування творчого розвитку дітей з ООП в умовах початкової школи.

Питання вдосконалення навчання та виховання дітей з особливими освітніми потребами є актуальним як для спеціальних корекційних шкіл, так і для загальноосвітніх шкіл. Інклюзивні підходи розвиваються в сучасній світовій освітній практиці вже кілька десятиліть.

Діти з особливими освітніми потребами навчаються в загальноосвітніх класах разом зі звичайними дітьми. Інклюзивні принципи дозволяють надавати освітні послуги всім категоріям учнів і часто є єдиним способом доступу до освіти для дітей з порушеннями розвитку.

Інклюзивна освіта - це найсучасніша система освіти для дітей з особливими освітніми потребами, що базується на спільному навчанні здорових дітей та дітей з різними вадами. Розвиток креативності у дітей з особливими освітніми потребами має вирішальне значення для засвоєння нових знань та видів діяльності. У широкому розумінні творчість або творча діяльність - це будь-яка теоретична і практична діяльність людини, в якій виникають нові (принаймні для об'єкта діяльності) результати (способи дій, рішення, знання, матеріальні продукти); за словами Колупаєва А.А., Савчук Л.О., "не тільки там, де електрика, з її величними грозами і сліпучими блискавками але і в кишеньковій лампочці, творчість присутня не тільки там, де створюються великі історичні твори, але і там, де людина уявляє, комбінує і змінює, щоб створити щось нове, яким би незначним воно не здавалося в порівнянні з творіннями генія" [4, с. 15].

Питання творчості було предметом багатьох досліджень і розглядається в роботах таких авторів, як О. Яковлева, Д. Фельдштейн, М. Хайдеггер, Я. Пономарьова, В. Долзініна та інші. Проте творча діяльність дітей з особливими освітніми потребами як проблема інклюзивної освіти ще не знайшла належного висвітлення. Так, протягом багатьох років питання розвитку творчих здібностей учнів викликає значний інтерес з боку представників різних галузей наукового знання, зокрема філософії, педагогіки, психології та лінгвістики. Це пов'язано з тим, що "талант і творчий геній стають нині запорукою економічного

процвітання і засобом національного престижу" [1, с. 51], а активні особистості, здатні ставити нові проблеми і знаходити якісні рішення в умовах невизначеності, множинності варіантів і постійного вдосконалення накопичених суспільством знань.

У сучасній психолого-педагогічній літературі (наприклад, В. Андрєєв, Р. Альтшуллер, М. Махмутов, Т. Кудрявцев, А. Матюшкін, Є. Машбиць, А. Уман, А. Хуторської) висвітлюються засоби підвищення продуктивності пізнавальної діяльності дітей.

На думку дослідників В. Давидова, Л. Занкова, В. Краєвського, І. Лернера, М. Скаткіна та Д. Ельконіна, досвід творчої діяльності є самостійним структурним елементом змісту освіти. Досвід творчої діяльності включає в себе перенесення раніше засвоєних знань у нову ситуацію, оригінальний погляд на проблему, альтернативу її вирішення, комбінування раніше засвоєних способів у новий тощо [2, с. 25].

Діти з ООП не є самостійними, потребують постійної підтримки дорослих, внаслідок чого позбавлені широкого кола контактів і не мають того досвіду спілкування з іншими однолітками, який є у нормальних дітей. Ці діти стикаються з різноманітними обмеженнями в різних видах діяльності. Їхні можливості набуття навичок і мотивація до різних видів діяльності суттєво обмежені.

Їм важко опанувати навколишній світ, вони мають емоційні проблеми (боязкість, тривожність, страх тощо). Світ часто здається їм страшним і небезпечним. Часто не можуть висловити свої почуття і страхи в іграх так, як це роблять звичайні діти, що призводить до підвищеного емоційного стресу і проблем з поведінкою. Це є серйозною перешкодою для розвитку дітей.

Творчий розвиток дітей з ООП у початковій школі має великий потенціал у художньо-декоративній діяльності та використанні нетрадиційних технік (вітраж, колаж з гудзиків, пластилін, свічки, аплікації з пап'є-маше, композитні

аплікації). Ці техніки активізують індивідуальні здібності дітей завдяки своїй художній виразності [3, с. 132].

Використання нових матеріалів необхідне для формування якостей, необхідних для творчості: знімається страх невдачі, підвищується самооцінка, впевненість у собі, напористість. Без самооцінки, самоповаги та впевненості немає простору для творчості, немає можливості презентувати свій власний матеріал.

Для дітей з ООП творчий розвиток дуже важливий ще й тому, що допомагає їм усвідомити себе, долучитися до творчості та творення, отримати досвід досягнення успіху в певних сферах завдяки власним здібностям та зусиллям. Беручи участь у творчій діяльності, діти з порушеннями розвитку можуть пройти шлях від зацікавленості, через набуття певних навичок, до професійного самовизначення, що також важливо для успішної соціалізації.

Сприяючи розвитку творчих здібностей у дітей з ООП, ми створюємо умови для успішної адаптації в суспільстві та рівні можливості для подальшого існування в ньому [2, с. 51].

Одне з видів творчої діяльності – малювання, є доступним та потужним засобом відображення пізнання і дійсності, розкриття уяви, сфери емоцій і волі, особливостей мислення. Як і гра, малювання дозволяє дітям глибше зрозуміти об'єкти, які їх цікавлять. Діти малюють те, про що думають і що їх цікавить. Малювання - це не тільки забава, це ще й творча робота. Слід зазначити, що малювання залучає до роботи руховий, зоровий, м'язовий та сенсорний аналізатори у дітей з ООП. Малювання допомагає дітям з ООП краще пізнати себе, дає можливість отримати матеріал, який розкриває особливості емоційно-вольової сфери, уяви та мислення. Не кажучи вже про користь занять малюванням, які розвивають увагу і пам'ять, дрібну моторику і мовлення, привчають дітей аналізувати і мислити, порівнювати і зіставляти, уявляти і конструювати [4, с. 197]. Отже, заняття малюванням сприяють оптимальному

та інтенсивному розвитку всіх психічних процесів і функцій дітей з ООП під час їх творчого розвитку в початковій школі.

Таким чином, можна зробити висновок, що розвиток творчої діяльності необхідний як для дітей, що нормально розвиваються, так і для дітей з ООП. Однак існує багато відмінностей між творчою діяльністю дітей з ООП та дітей з нормальним розвитком: діти з ООП потребують стимулюючої, спрямовуючої та розвиваючої допомоги як у загальному розвитку, так і в розвитку їх творчих здібностей зокрема. Творчий розвиток відбувається як поза навчальною діяльністю дітей, так і на всіх заняттях у закладі. Найбільш повно і цілеспрямовано творчий розвиток відбувається на уроках образотворчого мистецтва та фізичної праці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Богоявленська Д.Б. Психологія творчих здібностей. К.: Академія, 2021. 354 с.
2. Григор'єва Г.Г. Зображувальна діяльність дошкільнят. К.: Академія, 2020. 120 с.
3. Доронова Т.Н. Розвиток дітей в образотворчій діяльності. Дитина в дитячому саду. 2019. №1. С. 24-30
4. Колупаєва А.А., Савчук Л.О. Діти з особливими освітніми потребами та організація їх навчання. Видання доповнене та перероблене. наук.-метод. посіб., К.: Видавнича група «АТОПО», 2020. 274 с.

УДК: 347.798

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ЗАСТОСУВАННЯ НОРМ ІНСТИТУТУ АРЕШТУ МОРСЬКИХ СУДІВ В УКРАЇНІ

Петров В.С. -Кандидат юридичних наук доцент Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія» Україна

Арешт морського судна це специфічний інститут морського права, по якому боржник намагається отримати гарантію виконання зобов'язання яке виникло на підставі строго регламентованих морських вимог. Значимість інституту арешту морського судна стає актуальною у зв'язку з бажанням судновласників отримати можливість застосовувати в господарській діяльності принципом свободи судноплавання, необхідністю подолання колізій в морському законодавстві держав при застосуванні механізму арешту судів, створенням можливості для кожного застосувати засоби захисту для поновлення порушених прав в морської галузі.

Проблемні питання застосування інституту арешту морських судів в світі викликало необхідність уніфікації норм морського права в окремому правовому документі, який би регулював питання арешту судів, так як законодавство різних країн по цім питанням значно відрізняються, діють в рамках своїх правових систем, а морські судна при виконанні своїх функціональних призначень входять під юрисдикцію різних країн. Досягненню викладених пріоритетів можуть сприяти міжнародні договори.

На теперішній час з питань арешту судів діють дві конвенції: Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, прийнята в Брюсселі 10 травня.1952 р. (далі – Конвенція 1952 р.)⁵, та Міжнародна конвенція про арешт суден, прийнята в Женеві 12 березня 1999 р.⁶ Провідною тенденцією в сучасному світі є вищий пріоритет міжнародного права над національним. Відповідні норми цих конвенцій по-різному регулюють відносини стосовно арешту суден. Якщо у ст. 2 Брюссельської конвенції встановлюється пріоритет національного права над міжнародним, то у ст. 2 Женевської конвенції простежується положення про вищий пріоритет міжнародного права.³

З метою поліпшення застосування інституту арешту судна в національних портах Верховна Рада 07 вересня 2011 р. прийняла Закон України № 3702-VI, по якому Конвенція 1952 р. вступила в силу на території України.² За період прямого застосування Конвенції 1952 р. в Україні проходить процес імплементації норм міжнародного договору в національне законодавство України.

Згідно українському законодавству інститут арешту морського судна регулюється нормами Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. (далі – КТМ України).³ Але кодекс регулював питання арешту для суден лише під прапором України. Після приєднання України до Конвенції 1952 р. ці обмеження були зняти.

В українському законодавстві питання арешту морського судна також регулюються в Господарському процесуальному кодексі України (далі - ГПК України).¹ В новій редакції ГПК України , прийнятої 03.жовтня.2017 р. виділений розділ п.9 ч.1 ст.137 (Заходи забезпечення позову), який конкретно визначає наявність морської вимоги для арешту морського судна. Таким чином зроблена спроба привести процесуальне законодавство держави у відповідність до норм Конвенції 1952 р. , відокремлюючи правової інститут арешту морського судну від інституту арешту іншого права, тим самим підкреслюючи його особливість.⁷

Останнім часом практика судів про накладання арешту на морські судна дещо стабілізувалась, але до теперішнього часу є питання, які заслуговують уваги. Складність вирішення проблемних питань є те, що учасниками правовідношень часто є особи з іноземним елементом. В діяльності судових органів все більш становиться актуальним узагальнення судової практики по інституту арешту морського судна, так як відсутня повна відповідність прийнятих рішень існуючим правовим нормам.

Для аналізу дії норм Конвенції 1952 р. в правозастосовній діяльності власних структурі, покращення ефективності застосування міжнародне - правових норм, надання практичних пропозиції нами робиться спроба проаналізувати застосування цього нормативного акту в діяльності судів.

Судова практика показує, що для вирішення питання відносно арешту судна судам доводиться дослідити теоретичні і практичні питання цього інституту морського права, з метою покращення ефективності прийняття судових рішень в даному напрямку.

Конвенція 1952 р в ст.2 надає зміст терміну арешт судна, по якому "арешт" означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення, а в ст.1 цієї Конвенції наведені морські вимоги, які визначаються як підстави для застосування арешту судна.

Близький підхід до змісту терміну арешт судна, який закріплений в Конвенції 1952 р, застосовується в ст.41 КТМ України, в якому арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, зазначених у ст. 42 цього Кодексу, під час перебування судна в морському порту України. В той же час КТМ України також визначає, що судно може бути арештоване тільки на морські вимоги. За змістом КТМ України морська вимога - це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з рятуванням судна.

Характерною особливістю Конвенції 1952 р. є те, що вона закріпила на міжнародне - правовому рівні два принципи :

1. Арешт судна можливий тільки на підставі морських вимог.

2. Арешт здійснюється ні для виконання судового рішення, а для досягнення спеціальної мети - отримання забезпечення по морським вимогам.

ЦПК України відносить арешт судна до одного з засобів забезпечення позову на підставі морських вимог як процесуальна дія суду, а також в ч.4 ст.137 ЦПК України зазначено, що заходи забезпечення позову, крім арешту морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, мають бути співмірними із заявленими позивачем вимогами.

Однак, арешт морського судна – це не лише процесуальний інститут, а окремий інститут морського права, у якому зустрічаються норми як матеріального, так і процесуального характеру, тобто основною метою арешту судна є стимулювання особи, яка має відповідати за морською вимогою, забезпечити виконання відповідного зобов'язання. (3)Лебелев

Однак на практиці у зв'язку давністю прийняття КТМ України, відсутністю в Цивільному кодексі України (далі - ЦК України)¹¹ і Господарському кодексі України норм про арешт судна як засобу забезпечення виконання цивільного або господарського правового зобов'язання пріоритетним стало регулювання інституту арешту судна через процесуальні норми.

Показовим є справа № 916/548/22, по якій можливо відобразити позицію судів трьох інстанції стосовно застосування норм про арешт судна.⁹ По даній справі розглядалися вимоги ТОВ «Ретал Дніпро» до компанії «OSM MARITIME SPRING LLS» про стягнення грошової суми за надані послуги. Місцевий суд наклав арешт на судно, яке належало відповідачу, шляхом затримання та заборони виходу судна з акваторії морського порту, але судно неправомірно вийшло з територіальних вод України. ТОВ «Ретал Дніпро»

звернулось до суду змінити захід забезпечення позову і зобов'язати відповідача внести на депозитний рахунок суду грошові кошти.

Місцевий суд відмовив в вимогах ТОВ «Ретал Дніпро», пославшись на те, що такого способу забезпечення зобов'язання як зобов'язати відповідача внести на депозитний рахунок суду грошові кошти згідно ч.1 ст.137 ГПК України не передбачено.

Апеляційний суд ухвалу місцевого суду скасував і змінив захід забезпечення позову для ТОВ «Ретал Дніпро», а саме признав в якості забезпечення внесення грошових коштів на депозитний рахунок суду на підставі Конвенції 1952 р., норм КТМ України

Верховний суд Касаційний господарський Суд скасував постанову апеляційного суду, а ухвалу місцевого суду залишив в силі, оскільки Перелік видів забезпечення позову, визначений у статті 137 ГПК України, не передбачають права суду забезпечувати позов з ініціативи позивача у спосіб зобов'язання відповідача внести на депозитний рахунок суду грошові кошти у розмірі вимог позивача.

Практичний примір показує, що інститут арешту судна як складова частина комплексної галузі морського права, потребує в національному законодавстві більш розширеної регламентації. Існуюча правова база по арешту судна, яка викладена в КТМ України, значно застаріла і недостатня для правового регулювання складних ситуацій, не дозволяє раціонально досягати необхідних результатів. Відсутність загального підходу до розгляду справ, пов'язаних з арештом суден для забезпечення морської вимоги, свідчить про необхідність формування єдиної позиції судових органів з метою усунення неоднозначного трактування змісту застосованих правових норм.¹⁰

Таким чином, вважаємо за необхідним в законодавство України ввести арешт судна як засіб забезпечення виконання зобов'язання, так як ч.2 ст. 546 ЦК України вказує, що договором або законом можуть бути встановлені інші

види забезпечення виконання зобов'язання. Треба мати на увазі, що метою арешту по морським вимогам є не реалізація судна для задоволення вимог, а тиск на судновласника з метою належного виконання іншого зобов'язання, викладеним в морських вимогах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Господарський процесуальний кодекс України, <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>
2. Закон про приєднання України до Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 2011 (Верховна Рада України). Відомості Верховної Ради України, 2012, 15, 97.
3. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 (Верховна Рада України). Відомості Верховної Ради України, 47-52, 349.
4. Лебедев В., Ремесло О. Арешт судна – це не лише запобіжний захід, https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/aresht_sudna_ce_ne_lishe_zapob%D1%96jnij_zah%D1%96d/
5. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 1952 (Організація Об'єднаних Націй). Офіційний вісник України, 2012, 37, 393, 1415.
6. Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 (Організація Об'єднаних Націй, Міжнародна морська організація). Офіційний сайт Верховної Ради України. http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700/print.
7. Мельніков М. Особливості національного арешту морських суден, https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osoblivost%D1%96_nac%D1%96onalnogo_areshtu_morskih_suden/
8. Подцерковний О., Опанасенко О., Реформування порядку арешту суден за морськими вимогами (в контексті адаптації до положень Брюссельської

конвенції 1952 року), Підприємство, господарство і право, 2017, № 7 с.36 - с.42,
<http://pgp-journal.kiev.ua/archive/2017/7/8.pdf>

9. Постанова від 21.11.2022 р. по справі № 916/548/22 Верховний суд
Касаційний Господарський суд. Єдиний державний реєстр судових рішень.
<https://reyestr.court.gov.ua/Review/107552488>

10. Сергєєв Ю.В. Арешт морських суден: судова практика, новації та тенденції.
<https://orcid.org/0000-0003-1153-0472>

11. Цивільний кодекс України. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

УДК: 371.315:82

ТЕНДЕНЦІЇ ВПРОВАДЖЕННЯ ІНФОРМАЦІЙНОКОМУНІКАТИВНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У ПРОЦЕС ПІДГОТОВКИ ФАХІВЦІВ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ В УМОВАХ ВИЩОГО НАВЧАЛЬНОГО ЗАКЛАДУ.

Рябущенко О. Г.-старший викладач кафедри «Навігації і управління
морськими суднами» Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія» Україна

Діяльність судноводія можна розглядати як діяльність оператора автоматизованої обчислювальної системи. Користувач автоматизованої обчислювальної системи має право очікувати не тільки точних результатів обробки, але і зручності в використанні системи. Його операторська діяльність представлена як діяльність оператора-спостерігача та контролера: він характеризує різноманітні інформаційно-концептуальні моделі об'єктів управління станом, як правило, він

може працювати в режимі негайного або відкладеного обслуговування. Діалог між людиною і комп'ютером можна визначити як обмін інформацією між обчислювальною системою і користувачем, який виконується за допомогою інтерактивного терміналу за визначеними правилами. Судноводії є оператори складних систем керування, організація їх навчання повинна бути здійснюється з урахуванням особливостей їхньої діяльності, яка буде

визначити особливості професійної підготовки. Ми виділили наступне особливості професійної підготовки майбутніх судноводіїв: великий обсяг навчальна інформація, яку потрібно засвоїти за відносно короткий проміжок часу; — судноводіння

Підтримка та планування судноводіння» є інтегрованою структурою, яка вимагає від курсантів мати а певний рівень знань із суміжних дисциплін; необхідність моделювання рейсу професійної діяльності судноводія з використанням часу професійної діяльності та інформаційні особливості; орієнтація на професійну готовність до використання спеціаліз професійні комп'ютерні програми (AIC).

Використання електронних засобів навчання (ЕЗН) є одним із шляхів реалізації майбутнього особливості професійної підготовки судноводіїв. В даний час наступні ЕЗН

розроблено та використовуються:

1. електронний лабораторний практикум (ЕЛП)у плануванні переходів ;
2. електронний засіб навчання —Професійне середовище;

електронний довідник документів навігаційної інформації.

ELW і FP можна розглядати як один із засобів розвитку

професійна підготовленість судноводіїв, яка визначає здатність розв'язувати професійні проблеми, які виникають у реальних ситуаціях. регулює діяльність курсантів у рамках навчальної теми, приймання запитів, заповнення заяви, направлення її до контролюючого органу, отримання дозволу.

Сформульовано педагогічні умови використання ЕЛТ. Термін

—педагогічний стан різними дослідниками трактується по-різному.

1. визначає педагогічні умови як фактори (обставини) на від яких залежить ефективність функціонування педагогічної системи .

2 розглядається термін «педагогічний стан» як сукупність навчального процесу зовнішні та внутрішні обставини, від реалізації яких залежить сукупність досягнення дидактичних цілей

використовується термін —педагогічні умови як взаємопов'язану сукупність внутрішніх параметрів і зовнішні характеристики функціонування, що забезпечує високу ефективність роботи навчального процесу та відповідає психолого-педагогічним критеріям .

. Формування готовності майбутніх судноводіїв до професійної діяльності в умовах неперервної освіти спроектовано у чотири етапи (перший – початковий, другий – поглибленої підготовки, третій – інтеграції теоретичної і практичної підготовки, четвертий – професійного становлення). На кожному етапі передбачено впровадження визначених педагогічних умов. Зокрема на 30 першому (початковому) етапі – формування свідомого розуміння курсантами (студентами) необхідності опанування дисциплін усіх циклів підготовки, передбачених освітньо-професійною програмою; психолого-педагогічний супровід адаптації курсантів (студентів) до навчання у вищому морському навчальному закладі та проходження плавальної практики на суднах морського флоту; формування і розвиток професійних ціннісних орієнтацій майбутніх судноводіїв з використанням потенціалу змісту дисциплін циклу гуманітарної та соціально-економічної підготовки, а також навчальної плавальної практики. На другому етапі поглибленої підготовки доцільно забезпечити впровадження інноваційних методів і форм навчання та викладання з метою активізації курсантів (студентів) до розвитку професійно значущих особистісних властивостей; розвиток психологічної готовності майбутніх судноводіїв до прийняття управлінських рішень і несення ваhti шляхом інтеграції в освітньо-професійну програму додаткового курсу на засадах міждисциплінарного підходу. На третьому – етапі інтеграції теоретичної і практичної підготовки важливе значення має проектування та впровадження в освітньо-професійну програму спеціального курсу для поглибленого вивчення особливостей річкового судноплавства; підготовка майбутніх судноводіїв до професійної міжкультурної комунікації у складі поліетнічних і

мультикультурних суднових команд. На четвертому – етапі професійного становлення важливими педагогічними умовами є розвиток у курсантів (студентів) ВМНЗ здатності до лідерства та досягнення особистісно значущих цілей, а також розвиток мотивації до самостійної науково-дослідної діяльності в магістратурі

Разом із тим, для результативного формування готовності майбутніх судноводіїв до професійної діяльності в умовах неперервної освіти необхідно впровадити педагогічні умови, які мають наскрізний вплив, тобто впродовж усіх чотирьох етапів. Йдеться про посилення практико-орієнтованого спрямування освітнього процесу у ВМНЗ шляхом упровадження наскрізної програми практичної підготовки; проектування мети, завдань і результатів поетапної підготовки майбутніх судноводіїв від матроса 2-го класу до штурмана з урахуванням вимог Міжнародної конвенції ПДМНВ 78/95; імітаційне моделювання ситуацій, які відтворюють максимально наближені до справжніх умови несення суднової вахти на основі застосування інформаційнокомунікаційних і тренажерних технологій та комплексів; науково-методичний супровід розвитку професійної компетентності науково-педагогічних працівників щодо формування готовності майбутніх судноводіїв до професійної діяльності; регулярний моніторинг якості формування готовності майбутніх судноводіїв до професійної діяльності.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Тенденції впровадження інформаційнокомунікативних технологій у процес підготовки фахівців морської галузі в умовах вищого навчального закладу. Даниленко О. Б.
2. Диалоговые системы. Современное состояние и перспективы развития/ Довгялло А.М., Брановицкий В.И., Вершинин К.П. и др. Киев: Наук. думка, 1987. - 248 с

3. Мюллер Дж., Нортон П. Полное руководство по Windows 95 Питера Нортон/ Пер. с англ. - М.: "Бином", 1998. - 778 с

УДК 316.3

СТУДЕНТИ-МІГРАНТИ ЯК ПРОБЛЕМА СОЦІАЛЬНО-ПРОФЕСІЙНОЇ СПІЛЬНОТИНИ

Старцев О.М. - старший викладач кафедри навігації і управління судном Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Пріоритетним напрямом соціально-економічного розвитку країни є підвищення рівня освіти та інтелектуального розвитку населення, які забезпечать підтримку конкурентоспроможності як держави, так і особистості. Посилена інтернаціоналізація безперервної освіти та розширення послуг у цій сфері супроводжуються активізацією освітньої міграції.

Освітня міграція є доступним способом виходу на міжнародний ринок та підвищення кваліфікації в освітніх організаціях, а також є інструментом удосконалення соціального та професійного статусу своєї країни. Про ці унікальні можливості свідчить наявність безліч програм з обміну, грантова підтримка, прийнята болонська система, дистанційне навчання, а також спрощені умови їх отримання (віза та можливості громадянства, тимчасові обмеження та умови повернення, можливість навчання у вузах кількох країн у рамках однієї програми).

У зв'язку з переїздом на нове місце проживання у студента-мігранта виникає низка проблем: неправильна інтерпретація законодавства приймаючої країни, позапланові проблеми з оформленням візи, труднощі у виборі житла, дезорієнтація в місті, складнощі з транспортом та інші. На допомогу до нього приходять міжнародні імміграційні служби (компанії), які покладають на себе процеси, пов'язані з вступом, навчанням та перебуванням студента у вибраній країні. Компанія пропонує експертну оцінку у справі та розробляє для кожного

індивідуальний маршрут міграції через освіту: вибір освітньої організації, переговори щодо зарахування, мовні курси, оформлення віз, зустріч в аеропорту, розміщення, пошук роботи та багато іншого. Поряд із цим видом студентської міграції існує група студентів, яка обрала місце проживання за кордоном, а освіту продовжує здобувати у навчальному закладі своєї країни в рамках академічної мобільності за дистанційною формою навчання. При цьому набір проблем залишається тим самим, а більшість із них доводиться вирішувати самостійно.

Соціально-професійні спільноти - це спільноти людей, що належать до однієї чи різних професій, що мають певний базовий рівень культури та освіти. Головною метою взаємодії в умовах динамізму модернізаційних процесів сучасного суспільства є як професійне, так і міжпрофесійне спілкування, що сприяє вдосконаленню адаптації особистості в багатовимірному соціокультурному просторі [1]. Характер взаємодії починає формуватися у студентський період, і потребує уваги особливостям його прояви з погляду інтеграції груп студентів, студентів-мігрантів.

Збірний соціальний образ студента-мігранта представляє сукупність деяких характеристик. По-перше, студенти-мігранти прагнуть безпеки, що забезпечує охорону досягнутого і можливість подальших досягнень. По-друге, вони тяжіють до такого рівня впевненості, який дає можливість передбачити майбутнє. По-третє, студенти-мігранти прагнуть набуття почуття власної гідності та значущості; досягнення внутрішньої емоційної гармонії [2].

Соціальні характеристики мігрантів, з одного боку включають звичні їм зразки поведінки, з другого, містять припис освоювати культурні зразки нового співтовариства. Створюється ситуація нормативного порядку, що включає формальні та неформальні ціннісні очікування щодо поведінки мігрантів; правила, які виступають регуляторами відносин між місцевими та прибулими. Порушення цих правил веде до протиріч між ними, а неприйняття чужого створює напруженість та нерозуміння.

Але найчастіше зв'язок із місцевими для мігрантів є основною життєвою потребою, оскільки, взаємодіючи з ними, вони скоріше реалізують свої інтереси, відносини можуть розвиватися у бік співробітництва. Очевидно, що в соціальному просторі «місцеві - чужі» фігурують два фактори – фактор «ризик» конфлікту та фактор паритету як стану відносної рівноваги ресурсів, рівноцінності цілей, рівності прав та обов'язків тощо, що обумовлює два типи соціальних відносин: кооперації та конфлікту [3].

Для кооперативного типу характерно ефективніша внутрішньогрупова комунікація; в них досягається більша згода з ідеями інших, більше почуття подібності в базисних переконаннях, цінностях, більша довіра один до одного. У конкурентних групах мета учасників - посилення власних позицій з допомогою утисків інтересів з іншого боку; конкуренція збільшує масштаб проблеми; у спробах вплинути на інших використовуються примусові засоби впливу один на одного. Якщо актори «розмовляють різними мовами» і переслідують взаємовиключні цілі та інтереси, то результати такої взаємодії навряд чи будуть позитивними [4], а відносини міститиме підспудно назріваючий конфлікт, включаючи крайні форми прояву.

Чинники, що зумовлюють проблеми адаптації студентів-мігрантів:

ступінь гостроти, масштаби та форми прояву проблем відносин студентів-мігрантів у новому співтоваристві визначає комплекс факторів: культурно-етичних, соціальних, економічних, психологічних;

культурно-етичні чинники - пов'язані зі зіткненням культур, носіями яких є студенти, їх ціннісні орієнтації; сприйнятливістю деструктивних моделей поведінки через низький рівень знань та виховання; невключеністю в соціокультурну консолідацію, культурним етноцентризмом, правовим нігілізмом та ін.;

соціальні чинники - викликаються конкуренцією статусів за територіальними, соціальними та етнічними ознаками; соціальними деприваціями та дискримінацією; несприятливим соціальним оточенням

(конфліктогенність та криміногенність); невизначеністю соціальних орієнтацій, важкими життєвими ситуаціями, відсутністю дієвих заходів підтримки груп молоді, студентів у соціумі та ін.;

економічні чинники - відображають несправедливість та низький рівень матеріальних можливостей у вирішенні питань самореалізації, матеріальної незалежності, життєустрою (працевлаштування, здобуття освіти), професійного зростання; включеність у тіньовий бізнес, утриманство, дискримінація на ринку праці;

комунікативні чинники - зумовлені відсутністю розуміння культурних смислів взаємодії, труднощами відносин із конкретною групою, відсутністю «колективної солідарності», сприйнятливостю негативної масової інформації, конфліктом - прихованим чи відкритим зіткненням конкуруючих сторін; асоціальною поведінкою, зокрема екстремістського характеру;

психологічні чинники - стереотипи свідомості взаємодіючих груп, ксенофобія, несприятливий психологічний клімат, індивідуальні особливості: схильність до конфліктної поведінки, рівень агресивності; невизначеність ідентичності, негативне соціальне самопочуття.

Аналіз даних факторів становить основу показників та індикаторів, що використовуються при розробці програм соціологічних досліджень відносин студентів, взаємодії студентів як єдиної професійної спільноти.

Варто визнати, що цінність та доцільність вкладення інвестицій в особистісний та професійний розвиток є наймовірною високою, адже саме це дозволить збільшити інтенсивність академічної мобільності на міжнародному рівні. Соціально-професійна мобільність є невід'ємною актуальною характеристикою при отриманні освіти для ефективного освоєння умов, що постійно змінюються, в життєдіяльності студента-мігранта.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. В.Константинов: Соціально-психологічна адаптація мігрантів у приймаючому полікультурному суспільстві. URL: <https://www.dissercat.com/content/sotsialno-psikhologicheskaya-adaptatsiya-migrantov-v-prinimayushchem-polikulturnom-obshchest> (дата звернення 22.02.2023).

2. Технології соціальної роботи з молодими мігрантами в освітніх закладах. URL: https://bstudy.net/635809/sotsiologiya/tehnologii_sotsialnoy_raboty_molodymi_migrantami_obrazovatelnyh_uchrezhdeniyah (дата звернення 22.02.2023).

3. М.Дойч: Закон соціальних відносин. URL: http://studme.org/1874041423254/menedzhment/situatsionnye_podhody (дата звернення 22.02.2023).

4. Соціальна взаємодія. URL: <http://politics.ellib.org.ua/pages-7812.html> (дата звернення 22.02.2023).

УДК 159.947:159.922.6

**ВОЛЬОВИЙ РОЗВИТОК ОСОБИСТОСТІ ЯК СОЦІАЛЬНО -
ДЕТЕРМІНОВАНИЙ ПРОЦЕС
VOLUNTARY PERSONALITY DEVELOPMENT AS A SOCIALLY
DETERMINED PROCESS**

Țîmbal Svetlana - Quality Assurance Inspector of the Institute of Criminal Sciences and Applied Criminology, Chisinau, Republic of Moldova.

In the mental life of a person, the volition justly has a leading role. One of the conditions for volitional regulation of personality activity is the awareness and acceptance of the pedagogical situation in which the student realizes himself as an individual and reveals his volitional qualities. Thus, it can be considered that the

volitional development of the personality as a socially determined process is a purposeful modeling of pedagogical situations. Based on this understanding, the teacher's presentation of any requirement to students for the purpose of their conscious perception should always be carried out in the form of a pedagogical situation that determines their volitional behavior.

For the future specialist, the pedagogical situation acts as a task set by another person, in the process of solving which certain willpower is formed.

Learned patterns of behavior become skills as they are repeated and demonstrate first of all to students that they are able to behave appropriately.

If intragroup relations regularly reinforce a new self-esteem (with sufficiently high commonality of interests, needs and goals), then the successful implementation of volitional acts is fixed in the behavior of students and turns into a character trait.

The general psychological significance of pedagogical situations is: firstly, that they specify both conceptually and emotionally-volitionally the connections between the psychological-pedagogical goal, methods of psychological influence and their results; secondly, they contribute to the development of the ability to master the pedagogical situation; thirdly, they not only develop in future specialists the ability to navigate in pedagogical situations, but also contribute to the formation of general mechanisms of psychological and pedagogical reflection, empathy, control and self-control; fourth, significantly increase awareness of the importance of the chosen profession.

The decisive place in solving the problem of the development of behavior of an individual is occupied by a specific condition, namely, the creation of a relaxed atmosphere in the group, which helps to reveal volitional qualities and gives the opportunity to freely express any idea. Thus, modeling pedagogical situations in the learning process is one of the means of developing the individual's volition and contributes to the formation of the ability to independently and confidently overcome difficulties.

The developed volitional behavior of the individual is a cognitive-emotional integrity and thus provides the motivational-active function of the subject's thought. Therefore, in the psychological sense, the will is a conscious desire that turns into action. It is what gives the individual freedom, since to want means to create and at the same time to evaluate and choose. And it is only for creation that a person acquires the necessary knowledge and develops intellectual and volitional abilities.

The volition cannot be something separate from the volitional activity of the individual. Volitional activity is not imposed on the subject: he acts not through coercion, but by freely making a decision. Such activity is self-activity of a person.

According to I.D. Beh the volition is primarily a creative activity, and the higher it rises in its development, the clearer its creative character becomes. The fact is that there is no action that is a literal repetition of the previous action and does not contain at least a minimal share of novelty [1]. In other words, a conscious act is never a reproductive act. There is always a need to make efforts, to want, to invent.

The results of the study allow us to come to the following conclusion that the developed program for purposeful formation of willpower of future specialists includes a preliminary diagnosis of the prevailing features of intragroup relations and a system of organized exercises, modeling of pedagogical situations, which are aimed at consolidating the skills of volitional behavior.

REFERENCES

1. Beh I.D. (2003). Personality education: In 2 books. Book 1. A personally oriented approach: theoretical and technological foundations. - K.: Lybid 280 p.

УДК 338.47:656.7:61

**HUMAN RESOURCES MANAGEMENT INNOVATIONS IN THE SHIPPING
BUSINESS**

Cerchez Iurie Ion- Vice Director of Continuing Vocational Training Centre the Institute of Criminal Sciences and Applied Criminology, Chisinau, Moldova.

Human resources management is a system of interrelated organizational, economic and social measures to create conditions for the normal functioning, development and efficient use of the potential of the workforce in a shipping company.

One of the modern versions of a new training course «Marine Resources Management» developing the communicative competence of seafarers was developed by the Academy of the Swedish Transport Insurers Club. It comprises principles of the Ship Watchkeeping and Bridge Procedures Guide which are specified in Section B-VIII/2, Part 3-1 of the International STCW Code, with the Manila Amendments adopted in 2010, and became mandatory [2]. Academy of the Swedish Club of Transport Insurers at the expense of German investment funds through the representative office in Ukraine of Marlow Navigation Co. Ltd. has already entered the Ukrainian market with a new type of service - education and training of Ukrainian seafarers, pilots and shore personnel of shipping companies at the Marine Resources Management course. Common causes of accidents on board are:

- breaks in communication between people (misunderstanding, disconnection);
- preoccupation with minor technical issues;
 - errors in delegation of authority to solve problems (refusal to delegate, inability to delegate);
 - errors in determining deviations from the norm in operational (performing) procedures (refusal to detect them, impossibility of determining).

In order to eliminate these causes and solve the problem, the Swedish Club joined forces with six other leading maritime organizations in the early 1990s and took the initiative to establish a global training course on bridge resource management. Its purpose is to ensure that sound human resource management practices are supported by day-to-day practices. The principles to ensure this goal

include: recognition of the significance of the meaning (essence) of good management and teamwork; willingness of crew members to change behavior in the right (positive) direction; awareness of the importance of learning, knowing and using general terminology related to management. At present, foreign scientists dealing with management problems are paying more and more attention at linking the problems of financial planning and commercial activity with the problems of personnel management. The latter includes: the selection of workers, their training and retraining, the relationship between them and, finally, their remuneration. In the maritime sector, it is very important to select the right employees who meet the requirements of customers. Many employees are in direct contact with customers and are automatically involved in the process of achieving the main goals of the organization, and the quality of service depends not only on their skill, but also on their consciousness.

Human resources (HR) are a combination of various qualities of people determining their ability to work for the production of material and spiritual benefits, and are a general indicator of the development of social production. A person is the main value of society and the most important resource of a shipping company. In human resources, or "personnel potential", the following main aspects of study are distinguished:

- individual psychological (personality level);
- socio-psychological (the level of the team);
- sociological or socio-economic (the level of society and its substructures).

Personnel as an object of development is the personnel (or part of it) of an institution, enterprise, organization, being a group according to professional or other characteristics.

Human resources management (HRM) is the human aspect of managing a shipping company and the relationship of employees with their companies. The purpose of HRM is to ensure the use of company employees, i.e. its human resources in such a way that the employer can get the maximum possible benefit from their

skills, and the team - the maximum possible material and psychological satisfaction from their work. Since measures to activate the human resources of an enterprise are ultimately aimed at the results of its work, everything related to managing a person in production is either directly or indirectly related to enhancing the use and increasing its potential.

Human resources management is based on the following assumptions: the necessity for a close relationship between personnel planning and the company's development strategy; quantitative assessment of the costs of working with personnel and their impact on the economic performance of production; determination of the necessary compensation package for effective work at the labor market. Emphasis on the human resource contributed to the birth of a new idea of the organization. It began to be perceived as a living system existing in the environment.

The humanistic approach to human resources management comes from the concept of organization as a cultural phenomenon. According to the humanistic approach, culture can be seen as the process of creating a reality that allows people to see and understand events, actions, situations in a certain way and give meaning to their own behavior. The management classic Henry Fayol substantiated the following principles of effective management: division of labor, responsibilities - power and the right to make decisions and give orders; discipline; unity of command [1].

F. Taylor identified nine features that define a good lower-level manager - master: intelligence, education, special or technical knowledge, managerial dexterity or strength, tact, energy, endurance, honesty, own opinion and common sense, good health [1].

The problem of managing a multicultural team is the diversity of the population, workforce, and markets - a reality that no leader has the right to ignore. All managers, from small organizations to giant corporations, must manage a highly diverse workforce every day. Managing a diverse workforce involves the recruitment, training, and effective use of workers from the broadest spectrum of society in terms of age, race, gender, disability, ethnicity, religion, sexual orientation, education,

economic status. The recruitment and promotion programs adopted by shipping companies take into account the diversity of the characteristics of the workforce provide training for employees who must respect the ethnic, racial and gender differences of colleagues.

Thus, human resources are an important structural element in the planning of activities in the maritime business as a whole, since the competent management of the organization's employees is a key link in the competitiveness of the maritime industry.

REFERENCES

1. Principles of scientific management. Frederick W. Taylor (review).
2. The International STCW Code, with the Manila Amendments adopted in 2010. Part 3-1.

UDC: 004.22

FORMATION OF THE STRESS TRAJECTORY OF NAVIGATIONAL CADETS DURING ECDIS PRACTICING

Chernyavsky V.V. - Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Rector of Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Nosov P.S. - Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Koretsky O.A. - Deep Sea Captain-Mariner, Post-graduate Student, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

Onyshko D.M. - Senior lecturer, Kherson State Maritime Academy, Ukraine

During operational training with navigation information systems, such as ECDIS, the cadets of the navigational department are faced with situations that

require high mental effort and quickness of decision-making that is adequate for the navigational situation [1].

An intense mental workload and a high level of responsibility can affect the navigator's work by increasing the risk of errors, impairing concentration and attention, slowing down decision-making, and weakening the ability to adequately assess risks and situations. This, at least, can lead to a decrease in efficiency and an increase in the likelihood of critical situations and accidents in maritime transport [2].

During years of observations in the training center and sea practice of the cadet program, was noted that when working with ECDIS, novice navigators may have such negative behavioral aspects in 7-18% of cases, depending on the complexity of the task:

Frequent mistakes and forgetfulness: Incorrectly entering route data, missing important map updates, or using display layers incorrectly.

Stress: Increased tension related to concerns about skills, responsibility, and the possible consequences of mistakes can cause anxiety, irritability, and impaired concentration.

Fatigue: Physical and mental exhaustion caused by long working hours or unusual working conditions can reduce reaction, attention, and quickness of thought. Chronic fatigue accumulates due to continuous work without effective rest, and can lead to reduced attention, memory impairment, and slower reactions

Lack of experience: Novice navigators may feel insecure about their abilities, not knowing all the procedures and skills, which leads to possible mistakes and wrong decisions.

Low self-esteem: Lack of confidence in own skills and knowledge can increase stress and anxiety, making navigators more prone to errors, lower their performance, and increase difficulty in making decisions.

As a result, we get a number of mistakes when navigation department cadets work with ECDIS:

1. Reduction of work speed and constant switching of tasks: Slow route planning, and distraction by other tasks while working with ECDIS, which reduces efficiency.

2. Decision-making delays: Uncertainty in route selection, hesitation in using navigation systems, and delayed decisions about maneuvers.

3. Inconsistency: Haphazard use of ECDIS, which can lead to missing important details or conflicting actions.

4. Ignoring information: Disregarding warnings, hazard signals, or weather data available in the ECDIS.

5. Difficulties in risk assessment: Underestimation of hazardous areas, shallow waters, or other navigational risks during route planning

6. Incorrect information interpretation: Misunderstanding of navigational symbols, signs, current and tide data or other info that can lead to poor decisions.

7. Simplifying problems: Lack of attention to detail during work with ECDIS, which can lead to unsafe or inefficient route selection.

8. Slow actions execution, and response to a change in the navigation situation that requires a route adjustment in ECDIS.

9. Missing important events, warnings, signals, or map changes that could lead to a dangerous situation.

10. Incorrect time estimation: Incorrect estimation of the time required to perform ECDIS operations, which can cause delays and reduced efficiency

All of the above indicates that the activity of navigation department cadets during operations in ECDIS affects many parameters [3], the combination of which can make it possible to build a model of their stress state.

Most likely, such a model will have the form of a trajectory, where the main spatial axes are: 1 - stage-operation in ECDIS; 2 - level of the integral physiological index (IFP); a linguistic indicator of the time of operation.

For IFP calculation, we use data on heart rate (P), oxygen saturation (SpO₂), and body temperature (T) (1):

$$IFP = w_1 \cdot (P_{norm}) + w_2 \cdot (SpO_2_{norm}) + w_3 \cdot (T_{norm})$$

Where:

$$P_{norm} = \frac{P - P_{min}}{P_{max} - P_{min}}, SpO_2_{norm} = \frac{SpO_2 - SpO_{min}}{SpO_{max} - SpO_{min}}, T_{norm} = \frac{T - T_{min}}{T_{max} - T_{min}}.$$

The IFP scale will have a look: Normal: $IFP \leq 0.4$; Moderate: $0.4 < IFP \leq 0.6$; Elevated: $0.6 < IFP \leq 0.7$; High: $0.7 < IFP \leq 0.8$; Very high: $0.8 < IFP \leq 0.9$; Critical: $IFP > 0.9$.

After modeling a situation consisting of 42 stages when working with ECDIS, a model was obtained - a trajectory in the form of a three-dimensional broken curve (Figure 1). As you can see from the figure, the most dangerous situations are circled in red. In these situations, ECDIS operations have the worst performance on all three scales.

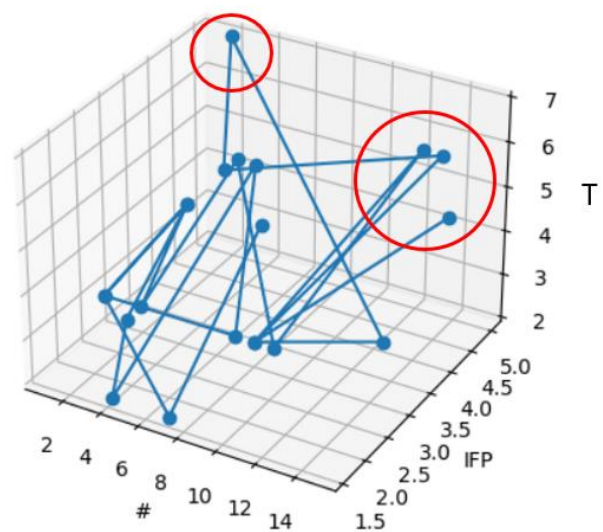


Fig . 1. A model of a stressful state

To quickly identification of the stressful situations and build a model, we developed software that allows us to process a wide range of experimental data.

The proposed approach will allow enhanced feedback and improve the level of didactic solutions in the training of cadets of the navigation department during their work in training centers, particularly when studying "Navigation Information Systems".

REFERENCES:

1. Nosov, P., Zinchenko, S., Plokhikh, V., Popovych, I., Prokopchuk, Y., Makarchuk, D., Mamenko, P., Moiseien-ko, V., & Ben, A. (2021). Development and experimental study of analyzer to enhance maritime safety. *Eastern-European Journal of Enterprise Technologies*, 4/3(112), 27–35. <https://doi.org/10.15587/1729-4061.2021.239093>.
2. Zinchenko Serhii, Tovstokoryi Oleh, Nosov Pavlo, Popovych Ihor & Kyrychenko Kostiantyn (2023) Pivot Point position determination and its use for manoeuvring a vessel, *Ships and Offshore Structures*, 18:3, 358-364, <https://doi.org/10.1080/17445302.2022.2052480>.
3. Nosov P., Cherniavskyi V., Zinchenko S., Popovych I., Prokopchuk Y., Safonov M. Identification of distortion of the navigator's time in model experiment // *Bulletin of University of Karaganda. Instrument and experimental techniques*, 2020. - № 4(100). P. 57-70. <https://doi.org/10.31489/2020Ph4/57-70>.

УДК: 378.159.9

PEDAGOGICAL ASPECTS OF FORMING THE FOREIGN LANGUAGE COMMUNICATIVE COMPETENCE OF FUTURE NAVY SPECIALISTS

Vorokhobina D.L – Senior Lecturer of the Department of Humanities, Danube Institute of the National University «Odessa Maritime Academy», Ukraine

In connection with the relevance of the competence paradigm in modern education, the issues of interpersonal interaction, communication, communication are reviewed through the prism of competence of the future specialist of any field, through the prism of activity and its results. Therefore, research in this area is a set of features with new goals that remain relevant and in demand today. The phenomenon of foreign language communicative competence has recently been considered by many scientists in psychology and pedagogy.

There are many approaches to understanding and classifying communicative competence. The phenomenon of foreign language competence was studied by such scientists as: A. Bodalov, G. Belitskaya, M. Doctorovych, E. Koblyanska V. Kunitsyna, S. Makarov, V. Maslennikova, S. Nikitina, V. Tsvetkov, E. Pryamikova, V. Romek, L. Shabatura, L. Svirskaya, I. Zarubynska, I. Zimnya, and others.

It should be noted that foreign language communicative competence among the key competences is more researched, therefore, in some studies it is considered as an independent competence, in others - as a component of other competences, that is, of other cultures.

The concept of foreign language communicative competence of the future fleet specialist is considered as: 1) the key ability of an individual to carry out purposeful productive interaction with other people of the team to achieve high-quality mutual understanding and solve important professional tasks; 2) knowledge, abilities and skills, that is, competences necessary for understanding others and generating one's own programs of speech behavior that are adequate to the goals, spheres, situations of communication, as the ability to form human interaction with the social (limited) environment in the process of acquisition by a specialist of social - communicative experience [3]; 3) selection and implementation of language behavior programs depending on a person's ability to navigate in a particular communication situation; 4) the ability to classify them depending on the topic, tasks, communicative attitudes that arise in cadets/students during the dialogue, as well as during the conversation in the process of mutual adaptation; 5) the integrative quality

of the personality, which includes a set of individual psychological features, communicative knowledge, abilities and skills acquired in the process of educational influence and ensures the ability and readiness of the future naval specialist to establish and maintain communicative contacts with other people, based on the set of communicative knowledge and on a complex integral quality of personality, which is a necessary condition for successful activity and involves the ability to navigate in professional communication situations, master its linguistic and non-linguistic means, establish emotional and business contacts and achieve the goal of communication in the process of professional communicative interaction [2].

According to the model proposed in the document of the Council of Europe (1997), communicative competence consists of three components: linguistic, sociolinguistic and pragmatic. The linguistic component includes phonological, lexical, grammatical knowledge and skills. The sociolinguistic component, which is determined by the sociocultural conditions of language use, is a connecting link between communicative and other competencies. The pragmatic component, in addition to general competencies, includes extralinguistic elements that ensure communication.

G. Vaskovska offers a didactic model of the formation of foreign language competence, which contains the following blocks: meaningful, represented by the content of humanitarian subjects; activity, implemented through the use of interactive methods of interaction during training, and effective, represented by substantiated criteria of social competence [1]. Based on the results of such training, the teacher and the cadet/student make certain conclusions and make corrections in the development of competence on the part of the teacher and self-development on the part of the learner through self-education.

In general, the analysis of the definitions of the foreign language communicative competence of the future navy specialist in modern science led to the following generalization, i.e. the researchers define the foreign language competence of the future navy specialist as the ability to establish relations with a multicultural

society, as confident behavior in society, as the ability to productively perform professional duties, as the ability to live in harmony with oneself and manage internal and external conflicts. Foreign language competence is associated with the concept of «communicative maturity», with civil, everyday, psychological, communicative competence, often including the latter in its composition. Most researchers include the following components in the structure of foreign language competence: cognitive, emotional-volitional, valuable, motivational, activity, and communicative.

REFERENCES:

1. Varetska O.V. Theoretical and methodological principles of the development of social competence of primary school teachers in the system of postgraduate pedagogical education: dissertation. ... Dr. Ped. Sciences: 13.00.04. Institute of Higher Education of the National Academy of Sciences of Ukraine. K., 2015. 630 p.
2. Zheliaskov V.Ya. Foreign language communicative competence as a component of the formation of professional competence of the future navy specialist. X International Scientific and Practical Conference. December 12-14, 2019. Collection of theses and reports. Izmail, 2019.
3. Bell R. T. Sociolinguistics: Goals, methods, problems / ed. A. D. Schweitzer. M.: International relations, 1980. 50 p.

УДК 378.015:656.61(043.3)

ЗАКОНОДАВЧЕ ПІДГРУНТЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ ПІДГОТОВКИ У МІЖНАРОДНИХ ДОКУМЕНТАХ ІМО

Попков Б.І. – старший викладач кафедри тактики та загальновійськових дисциплін Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Зміст підготовки майбутніх судноводіїв – це суворе дотримання вимог міжнародної нормативно-правової бази, а саме Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками (ПДМНВ) [2]. Тож розглянемо детальніше основні аспекти цієї конвенції, що стосуються захисту навколишнього середовища.

Згідно Міжнародної конвенції ПДМНВ майбутні судноводії повинні розуміти вплив активності людини на морі, та у випадку скидання небезпечних речовин негайно повідомляти, співпрацювати «з метою запобігання забруднення морського середовища шкідливими речовинами або стоками, що містять такі речовини». Конвенція визначає також основні вимоги підготовки і дипломування моряків та несення ваhti з метою захисту морського середовища, серед яких зазначені знання міжнародних документів з охорони навколишнього середовища та знання запобіжних заходів, що підлягають додержанню для запобігання забрудненню морського середовища [2].

Згідно довідника класифікатора професій (Водний транспорт) [1] судноводії, окрім Міжнародної конвенції ПДМНВ, повинні знати інші документи, що стосуються зокрема охорони природного середовища: положення міжнародних конвенцій та резолюцій Міжнародної морської організації (ІМО) щодо запобігання забрудненню із суден (МАРПОЛ), охорони життя людини на морі (СОЛАС) та інші чинні нормативні документи з охорони навколишнього природного середовища. Розглянемо детальніше екологічний зміст та вимоги щодо екологічної обізнаності цих документів.

Міжнародна морська організація (ІМО) є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй (ООН), відповідальною за безпеку судноплавства та запобігання забрудненню моря та атмосфери суднами. Робота ІМО підтримує Цілі розвитку ООН. Як спеціалізована установа ООН, ІМО є міжнародним органом, що встановлює стандарти безпеки, захисту та екологічності міжнародних перевезень. Її основна роль полягає у створенні нормативно-правової бази для судноплавної галузі, яка є справедливою та ефективною, загальноприйнятою та універсальною. Іншими словами, її роль полягає у створенні рівних умов гри, щоб оператори суден не могли вирішувати свої фінансові проблеми, поступаючись безпеці та екологічним показникам. Цей підхід також заохочує інновації та ефективність. Судноплавство — справді міжнародна галузь, і вона може працювати ефективно, лише якщо самі правила та стандарти узгоджені, прийняті та впроваджені на міжнародній основі. І ІМО – це форум, на якому відбувається цей процес.

У 2015 році 193 країни прийняли «Порядок денний щодо сталого розвитку на період до 2030 року» та 17 Цілей сталого розвитку. ІМО активно працює над цим Порядком та випустила спеціальний документ (Linkages between IMO's Technical Assistance Work and the 2030 Agenda for Sustainable Development [5]), де показані зв'язки ІМО з досягненням цілей сталого розвитку. Зокрема, для забезпечення безпечної, надійної та екологічної морської торгівлі ІМО наголошує на посиленні дії та впровадженні Конвенцій ІМО (МАРПОЛ, СОЛАС та інші), на посиленні національного потенціалу реагування на випадки забруднення моря та посилення регіонального співробітництва, на запровадженні тренувальних програм з викидів парникових газів, індексу енергоефективності, плану управління енергоефективністю судна. Екологічна свідомість є ядром діяльності ІМО, адже організація допомагає

країнам, що розвиваються, зміцнити їхній національний потенціал для запобігання та контролю забруднення моря, для підвищення технічного потенціалу управління стічними водами на борту суден і в портах, для сприяння переробці, запровадженню більш чистих виробничих технологій і більш стійких моделей споживання. Знання нормативної баз ІМО забезпечить майбутніх судноводіїв знаннями та інструментами для швидкого та професійного реагування на подію, що шкодить навколишньому середовищу. Отже розглянемо детальніше екологічний зміст основних конвенцій ІМО.

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ) [3] наголошує на усвідомленні судноводіями потреби в охороні навколишнього середовища, визнанні джерел забруднень з морського судна, бажанні припинення навмисного забруднення морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами, зведенні до мінімуму випадкові скидання таких речовин. Протоколи закріплюють загальні положення про зобов'язання держав-учасниць щодо запобігання забрудненню моря з суден. Додатки вводять Правила щодо забруднення моря конкретними забруднювальними речовинами: нафтою, шкідливими хімічними речовинами, що перевозяться наливом, речовинами, що перевозяться в упакованій формі, стічними водами, сміттям та забруднення повітряного середовища з суден.

Ще одним важливим документом є Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню – МКУБ (The International Safety Management (ISM) Code). Його цілями є «забезпечення безпеки на морі, запобігання травмуванню або смерті людини та уникнення завдання шкоди довкіллю, зокрема морському середовищу, і пошкодження майна» [4]. У Кодексі зацентровано, що для досягнення цілей необхідно «постійно вдосконалювати навички управління безпекою берегового персоналу і персоналу на борту суден, у тому числі підготовку до аварійних ситуацій, пов'язаних як із безпекою, так і з охороною довкілля» [4].

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text
2. Довідник кваліфікаційних характеристик професій працівників, Випуск 67 «Водний транспорт».
3. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/896_009#Text

ЗДОБУВАЧІ ОСВІТИ

УДК 94

МАСОНСТВО ЯК СКЛАДОВА СУСПІЛЬНОГО РОЗВИТКУ СУЧАСНИХ ДЕРЖАВ

Гребельна І. – курсантка Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Відомо про масонів і їх ймовірну мету глобального домінування через новий світовий порядок, але чи багато хто з нас знають що-небудь істотне про цей орден? З Європи в Україну через Росію і Польщу наприкінці XVIII ст. прийшло масонство. Масонство — один з різновидів суспільного руху, що мав багатовікову історію. Загальноприйнятою датою появи масонства вважається 24 червня 1717 року, коли була створена Велика Ложа Лондона. Після цієї дати Великі Ложі стали керувати іншими ложами. На Заході ці спільноти досі володіють помітним впливом.

Головна ідея масонів: «Увесь світ - це одна велика республіка, де всі народи - одна сім'я». Основне гасло масонів: «Свобода, Рівність, Братерство». Масони запевняють, що вони прагнуть зробити людей кращими, а їх ідеали дружби, милосердя і братської любові вижили крізь століття навіть в найпотужніших політичних, військових і релігійних конфліктах.

Багато хто вважає, що масонство – це секретне братство, але це не так. Масони можуть вільно повідомляти про свою приналежність, хоча і не можуть розкривати секрети ордену. Масонство відбувається з таємних товариств «вільних каменярів». В середньовіччі саме муляри, об'єднані в цехи, могли вільно переміщатися по країнах, не питаючи дозволу свого сюзерена. До мулярів тоді відносили архітекторів і художників. Загалом - креативний клас. Вони накопичували знання з різних міст і передавали своїм нащадкам.

Масонська «ложа» – це не просто назва будівлі, а група людей, які проводять збори в цій будівлі. Кожна ложа отримує листи від «Великої Ложі», але в

основному діє принцип самоврядування. Немає якоїсь єдиної церемонії для проведення зборів, ритуали змінюються від групи до групи. Проте, варто зазначити, що перша масонська ложа в Україні з'явилася на Тернопільщині. Ще у 1742 р. у містечку Вишнівець першу на західноукраїнських землях масонську ложу заснував Ян Кароль Мнішек, до якої належали польські шляхтичі Мнішеки, Потоцькі, Огінські та Вільєгорські.

Найцікавіше, що масонський суспільний рух має цікаві символи і дії в своїй діяльності. Зазвичай вважається, що масони використовують символи для засекречування своєї діяльності. Однак символи з'явилися на ранніх етапах становлення братства, коли багато його членів не вміли читати. Рясна символіка служила для нагадування про уроки братства. Почнемо з головного символу, який знають майже всі – це всевидюче око. Воно зображено часто на церквах та грошах. Найзнаменитіший масонський знак в Україні зображений на купюрі в 500 гривень. Деякі знавці також приводили в приклад американський долар, на якому є такий знак. Гривня з цим значком буде така ж стабільна як долар, стверджували вони. Найстарішим масонським символом можна назвати циркуль і косинець. Це також найвпізнаваніший знак, хоча його точний зміст змінюється в різних країнах. Також, масони зазвичай розпізнають один одного за різними «секретними» знакам, наприклад, кільце з масонською емблемою, нашивки на одязі, а іноді знамените масонське рукостискання. Ритуал свідчить, що своєрідне рукостискання представника — це «якась дружня або братська хватка, за допомогою якої один член ордена може дізнатися іншого в темряві, при світлі». Це досить просто. Потиснувши один одному руки різними способами, представник ордену ідентифікує іншого масона — людина, з яким у нього є загальні зв'язки, і рівень навчання, їм досягнутий. Проте ніхто про це з представників палат відкрито не говорить.

Варто зазначити, що до масонських лож належали Михайло Грушевський, Симон Петлюра і Скоропадський, проте у боротьбі за українську державність їм це не допомогло, бо масонські ложі у Польщі були набагато впливовіші у

світі, а британський і американський кагали, знищуючи Російську імперію, дали добро Леніну (Бланку) та Троцькому (Лейбі Бронштейну) на створення СРСР. Вже пізніше вплив кагалу на СРСР зменшився. У післявоєнний період у Радянському Союзі створили ядерну зброю, успішними були космічні проекти, успіхи у промисловості – все це зробило Радянський Союз самодостатньою країною.

Також зазначимо декілька цікавих фактів про масонів:

1. Під час громадянської війни в Америці солдати ворогуючих сторін, пізнаючи один одного як масонів, допомагали один одному. Навіть під час війни масонська лояльність до братерства не послабилась.
2. Число масонів по всьому світу приблизно дорівнює 5 мільйонам (з них близько 480 тисяч у Великобританії та 2 мільйони в США).
3. Астронавт Базз Олдрін був членом Ложі Чистого Озера №1417 в Техасі. Він пілотував місячний модуль Аполлон 11 під час першої в історії висадки людини на місяць. Ступаючи на Місяць, він мав спеціальне доручення свого Великого Майстра – оголосити Місяць територіальною юрисдикцією Великої Ложі Техасу. Джон Гленн теж був масоном.
4. Кетрін Бабінгтон так хотіла з'ясувати, що ж це за масонство, що понад рік під час зборів ховалася всередині кафедри для виступів. Коли її виявили, то майже місяць тримали в полоні.
5. Гітлер вірив, що масони управляють євреями, і під час правління нацистів було вбито від 80 до 200 тисяч масонів.
6. У США жінки не можуть стати масонами, тоді як в Європі їх зазвичай допускають до ініціації.
7. Католицька церква забороняє своїм членам бути масонами.

Хоча масонство саме по собі не є релігією, всі його члени вірять у Вищу Істоту чи «Великого Архітектора Всесвіту». Члени походять із багатьох конфесій, але одна деномінація, зокрема, забороняє будь-який перетин.

Католицька церква вперше засудила масонство в 1738 році, викликане занепокоєнням з приводу масонських храмів і таємних ритуалів, які відбуваються в них. В 19 столітті Ватикан навіть називав масонів "Синагога Сатани".

Отже, треба розуміти, що ми бачимо те, що наш розум хоче и може сприймати. Але твердження, що усіма процесами на землі керує світовий уряд, мають право на існування.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. https://vsiknygy.net.ua/shcho_pochytaty/29580/
2. <https://poglyad.te.ua/ternopil-vidhuky/persha-masonska-lozha-v-ukrayini-bula-na-ternopilshhyni.html>
3. <https://what.com.ua/masoni-istoriia-viniknennia/>
4. <https://guru.net.ua/hto-taki-masoni-cikavi-fakti-pro-orden/>
5. <https://osvita.ua/vnz/reports/relig/21483/>
6. <https://klymenko-time.com/uk/novosti/kto-iz-ukrainskih-politikov-vhodit-v-lozhu-masonov-ansa/#1>

*Науковий керівник – к.і.н., доцент
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Березовська В.В.*

УДК 378.018.43:614.46

КВЕСТІЯ СУЧАСНОГО ДИСТАНЦІЙНОГО НАВЧАННЯ

Данілова О.О.-курсантка 4-го курсу спеціалізації 271 «Навігація та управління морськими судами» Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія»

Дистанційне навчання (його також називають електронним навчанням) існувало як одна з освітніх технік понад півстоліття, у той час як нові технології додавалися до списку можливих ресурсів для проведення процесу. Однак через спалах *COVID-19* і всесвітню пандемію цей спосіб навчання змінився з додаткового та факультативного на єдиний доступний, і всій системі освіти довелося впоратися з цим викликом і адаптуватися до нового навчального середовища. Традиційно система освіти України покладається на очний процес навчання, і стрімкий перехід на онлайн-формат був тісно пов'язаний з відсутністю інфраструктури, технічними труднощами та неможливістю миттєво адаптуватися до нового цифрового середовища. Мета – окреслити проблеми, з якими стикаються студенти під час дистанційного навчання, щоб як викладачі, так і студенти усвідомили можливі недоліки та приділили більше часу намаганням уникнути проблем. Відповідно до Концепції розвитку дистанційної освіти в Україні, дистанційна освіта – це рівноцінна форма денної та заочної, яка реалізується переважно за технологіями дистанційного навчання.

Дистанційне навчання, яке можна назвати електронним навчанням, є інтеграцією комунікаційних технологій і засобів навчання, спрямованих на дистанційне навчання. Сьогодні це може включати різні мультимедіа, і студент більше не ізольований від інших студентів або вчителя, оскільки доступні різні платформи та програми для передачі повідомлень, аудіо та відеосигналів. Однак інколи прямий контакт між учнем і викладачем також не встановлюється, оскільки зворотній зв'язок і коментарі надаються у формі схем, таблиць оцінювання чи рецензій, що замінює спілкування в реальному часі. Незважаючи на всі зміни, які відбулися з технічною стороною питання, основні принципи та цілі дистанційного навчання залишилися незмінними.

Вони збігаються з принципами традиційної освіти, тому різниця між двома методами полягає лише в технічній стороні організації навчання.

Ці принципи включають наступне:

- принцип послідовності, необхідний для безперервного процесу навчання, тобто для створення у студента повної картини навчального матеріалу;

- принцип свідомості, що виражається через правильні виступи, позитивне ставлення учнів та їх інтерес до теми, що вивчається;

- принцип доступності, який стосується врахування особливих потреб і відмінностей учнів, таких як вік, когнітивні здібності, і перехід від простих до складних понять;

- інші принципи, такі як поєднання освіти та самоосвіти, підхід, орієнтований на учня, блочно-модульна система організації навчання тощо.

Нещодавні опитування показали, що 44,5% викладачів вищих навчальних закладів України повністю обізнані про методи та підходи, необхідні для дистанційного навчання; інші повинні були вивчити питання з основних моментів. Декільком групам студентів Харківського національного університету міського господарства імені О. М. Бекетова було запропоновано заповнити анкету про вплив дистанційного навчання на їхню успішність. Загалом 70% студентів можуть сказати, що вони задоволені дистанційним форматом навчання, але їм потрібен час, щоб звикнути до нього. Однак ситуація з батьками та вчителями була зовсім іншою: понад 50% з них не були задоволені таким підходом, як учні, але з часом адаптувалися.

Головний недолік дистанційного навчання та тайм-менеджменту тісно пов'язаний з батьками та їхніми стосунками. Близько 36% студентів сказали, що їх час від часу переривали під час навчання та просили допомогти з домашніми справами або доглядати за молодшими братами та сестрами. 12% з них мали серйозні аргументи через те, що таке навчання вважалося «недостатньо

серйозним» для студентів. Лише близько 25% студентів відчували серйозні технічні труднощі через підключення до Інтернету.

Ще одна велика проблема дистанційної освіти тісно пов'язана із загальною ситуацією під час пандемії – це необхідність залишатися вдома. Більшість респондентів з усіх трьох груп сказали, що день за днем перебувати в одному і тому ж незмінному середовищі було доволі стресовим, особливо коли погода ставала теплішою.

Вмотивована людина завжди дає найкращі результати. Вони завжди залишаються лояльними та відданими своєму завданню чи обов'язкам. Без мотивації студентам стає важко справлятися з завданнями, оскільки вони втратили інтерес і не можуть краще підготуватися до іспиту. Таким чином, 61,5% викладачів вважають, що на онлайн-заняттях важко мотивувати студентів, тому що є мінімальна можливість спілкуватися зі студентами віч-на-віч, важко знати їх особисту поведінку та розуміти проблеми студентів.

У середовищі онлайн-навчання важливо допомогти студентам ознайомитися з матеріалом курсу, який надає їм широкі можливості для навчання. Особливо, коли студенти навчаються дистанційно; вчитель повинен усвідомлювати важливість і проблеми учнів. Прогрес студентів можна відстежувати за допомогою відвідування студентом, періодичного іспиту та пробної співбесіди. Людина має різний інтелектуальний рівень і здатність до навчання. Це універсальна істина, кожен учень унікальний зі своїми здібностями до навчання, і деякі учні потребують особливої уваги.

Нестабільна ситуація у світі, яка виникла через поширення *COVID-19*, змінила багато аспектів нашого повсякденного життя, в тому числі й систему освіти. Багато людей, залучених до навчального процесу, не були повністю готові до зміни формату своєї роботи, але вони доклали величезних зусиль, щоб адаптуватися до нових стандартів і використати це як можливість підвищити свою кваліфікацію.

Протягом цього періоду часу як викладачі, так і студенти мали схожі труднощі, такі як проблеми з підключенням до Інтернету, відсутність особистого контакту та візуального стимулу, потреба вдосконалювати свої навички управління часом та боротися зі стресом, спричиненим незмінним робочим середовищем. Загалом більшість людей оцінили свою роботу як достатню, щоб вважати, що вони впоралися із ситуацією на достатньому рівні. Багато людей у наш час все ще не сприймають дистанційні форми роботи та навчання як гідні, оскільки не звикли до таких умов і несвідомо прив'язуються до застарілих стереотипних уявлень про них. Більше того, ці думки можуть передаватися молодим поколінням, не даючи їм навчитися використовувати цей інструмент у майбутньому. Це свідчить про те, що ми повинні більше зосередитися на вивченні причин такого несхвального ставлення до різних форм дистанційного навчання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Hnatysheva Olha. MODERN CHALLENGES IN DISTANCE LEARNING PROCESS – Kharkiv, Ukraine, 2021.
2. Volodymyr Mykolaiko. Modern Problems And Prospects Of Distance Educational Technologies – Ukraine, 2022 – Режим доступу: URL: http://paper.ijcsns.org/07_book/202209/20220940.pdf.
3. Dr. Shabnam Gurung. CHALLENGES FACED BY TEACHERS IN ONLINE TEACHING DURING COVID19 PANDEMIC – Ahmednagar, (Maharashtra), 2022 – Режим доступу: URL: <https://tojdel.net/journals/tojdel/articles/v09i01/v09i01-02.pdf>

*Науковий керівник: асистент
кафедри навігації і управління судном Шульга Ю.М.*

*Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»*

УДК: 37.025.7

АДАПТАЦІЯ РОБОТИ СПОРТИВНИХ СЕКЦІЙ ПІД ЧАС ВІЙНИ (ПАНДЕМІЇ).

Димитрова Ольга - курсант 1 курсу, 311 групи, Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Кожна людина, кожний батько школяра чи студента розуміє, що фізична культура не менш важлива, ніж будь-який інший шкільний предмет чи заняття в університеті. В умовах пандемії COVID-19 та військових дій багато учнів зіткнулися з проблемою недостатньої фізичної активності, велика кількість стресових ситуацій, обмеженні можливості під час постійних тривог, а також тривале знаходження в пунктах незламності у статичному положенні. Все це погано впливає на їхнє здоров'я.

За останні кілька років відбулися значні виклики та складні ситуації, які суттєво вплинули на фізичну активність дітей та молоді. Карантинні обмеження під час пандемії COVID-19 обмежили доступ дітей та молоді до навчальних закладів, та спортивних майданчиків і спортзалів для занять фізичною культурою та спортом. Повномасштабне російське вторгнення в Україну в лютому 2022 року призвело до значної внутрішньої та зовнішньої міграції. Кожна п'ята дитина була змушена покинути свої домівки. Навчання в школах було призупинено на невизначений термін, а гуртки, секції та спортивні школи припинили свою роботу. Діти змушені проводити значну кількість часу в бомбосховищах, позбавлені мінімального рівня фізичної активності.

Ці виклики спровокували значні психологічні розлади серед дітей та молоді, які потребують поведінкової корекції, а іноді й реабілітації. Одним із найвпливовіших чинників на психічне та фізичне здоров'я можуть бути заняття фізичною культурою і спортом та підвищена фізична активність.

Все населення України живе в умовах постійного стресу, відчуває тривогу за своє життя та життя своїх близьких, не відчуває себе в безпеці, що в цілому негативно впливає на фізичне та психічне здоров'я. Особливо це стосується дітей та молоді. Тому ми прагнемо зробити все можливе, щоб кожен українець знайшов власний шлях до здоров'я та благополуччя через заняття фізичною культурою і спортом", - зазначив Андрій Ребрина, директор Всеукраїнського центру фізичного здоров'я населення "Спорт для всіх".

"Результати дослідження допоможуть визначити вплив фізичної культури і спорту на спосіб життя та здоров'я дітей. У цьому допоможе аналіз вітчизняного та зарубіжного досвіду. Ми підтримуємо мету загальнонаціональної програми "Здорова Україна", ініційованої Президентом Володимиром Олександровичем Зеленським, зробити здоровий спосіб життя частиною менталітету українців. Наш Фонд реалізує спортивні програми, щоб якомога більше дітей були залучені до регулярних занять спортом та фізичної активності. Тому необхідне проведення дослідження, яке є унікальним на сьогоднішній день. Адже воно матиме значний довгостроковий вплив на формування державної політики у сфері фізичної культури та спорту, а також у сфері охорони здоров'я, молодіжної та соціальної політики, освіти та надасть вектор розвитку для майбутніх проектів та програм, а також, сподіваємось, національних змін, ініційованих державою", - доповнив Андрій Ребрина.

Програми "Здорова Україна", робить все можливе для покращення здоров'я та добробуту суспільства, надаючи дітям рівні можливості та доступ до спорту та освіти. Навіть під час війни вони не припиняли тренувань, але проводили їх онлайн, продовжували надавати стипендії дітям з інвалідністю, підтримували викладацький потенціал. У лютому додали фокус на допомогу дітям в

евакуації, гуманітарну допомогу, медичну та психологічну підтримку сімей, які постраждали від війни. Фонд відновлює довоєнні спортивні програми в автономному форматі та створює нові проекти, які допоможуть прискорити психологічну реабілітацію дітей через спорт. Головна мета - залучити якомога більше дітей до спортивного дозвілля та активного способу життя.

Уряд ухвалив зміни до Порядку здійснення Державною казначейською службою повноважень в умовах особливого режиму в умовах воєнного стану щодо виділення коштів на підготовку українських спортсменів у закладах вищої, професійно-технічної та загальної середньої освіти та на проведення в Україні у 2023 році Чемпіонату світу з футболу серед студентів та Всесвітньої спартакіади із зимових видів спорту. Належна підготовка українських учнівських та студентських команд до участі в міжнародних змаганнях серед учнівської та студентської молоді сприятиме популяризації фізичної культури і спорту в Україні та покращенню іміджу України на міжнародній арені.

В умовах війни фізична культура і спорт продовжуватимуть розвиватися. Наш інститут є яскравим прикладом, коли незважаючи на важкі умови курсанти продовжують займатися спортом під керівництвом старшого викладача Бондаренко Інги В'ячеславівни, яка своїм прикладом надихає на заняття спортом. У нас працює секція з волейболу, куди приходять всі бажаючі і отримують шматочок позитиву і гарну фізичну форму. Віримо в перемогу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. [<https://ru.interfax.com.ua/news/sport/632484.html>]
2. [<https://telegraf.com.ua/ukraina/2022-08-12/5713434-pervoe-vseukrainskoe-issledovanie-ob-urovne-vovlechennosti-detey-v-sport-i-ego-vliyanii-na-fizicheskoe-i-mentalnoe-zdorove>]

3. [<https://budget.uteka.ua/ua/publication/budget-news-45-buxgalterskij-obzor-budget-220-pravitelstvo-dopolnilo-perechen-prioritetnyx-rasxodov-na-podgotovku-i-provedenie-uchashhixsya-sportivnyx-sorevnovanij>]

*Науковий керівник – старший викладач
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Бондаренко Інга В'ячеславівна*

УДК 342.924:347.79

РОЗГЛЯД МІЖНАРОДНОЇ КОНВЕНЦІЇ SOLAS-74 (2 ГЛАВА)

Кособуцький Д. І. – курсант 2 курсу Дунайського інституту
Національного університету «Одеська морська академія»

Морський транспорт напевно один з найбільш небезпечних видів транспортування, щоденно морські суда стикаються з безліччю проблем. І однією з найбільш серйозних небезпек є можливість корабельної аварії, яка може бути спричинена різними факторами. Звісно на сьогоднішній день корабельні аварії є рідкістю і все завдяки одному інциденту, який являється чорною сторінкою в історії судноплавства, а саме 1912 рік, рік, коли відбулася катастрофа на судні титанік. Саме для того щоб попередити подібні ситуації були створені міжнародні конвенційні документи, що є важливими інструментами в морській галузі та які допомагають на сьогоднішній день забезпечувати безпеку на морі. Одним з таких документів є Міжнародна конвенція з безпеки життя на морі (SOLAS-74).

SOLAS-74 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*) є однією з найважливіших міжнародних конвенцій, що регулює безпеку судноплавства та захист морського середовища. Конвенція була прийнята у 1974 році

Міжнародною морською організацією (ІМО), що є спеціалізованою агенцією Організації Об'єднаних Націй (ООН) з питань морського транспорту та безпеки на морі.

Основними цілями конвенції SOLAS-74 є забезпечення безпеки на морі та захисту морського середовища. Конвенція містить широкий спектр вимог щодо конструкції, обладнання та експлуатації суден, які повинні дотримуватися всі морські оператори. Крім того, конвенція містить вимоги щодо забезпечення безпеки судноплавства, включаючи вимоги до команди судна, організації рейсів та звітності. Загалом конвенція включає 14 глав.

Але можна виділити одну з найважливіших глав, а саме Главу II, яка присвячена конструкції суден, пристроям, розподілу на відсіки та остійність, механічним та електричним установкам. У цій главі встановлені стандарти та вимоги до конструкції суден, щоб забезпечити безпеку на морі. На цій конференції ми розглянемо цю главу більш детально та дізнаємося, як ця глава може допомогти молодому фахівцю.

Глава II SOLAS-74 містить вимоги до конструкції суден, а також протипожежного захисту та виявлення пожежі.

На Конференції 1974 року було ухвалено рішення розділити Главу II на дві частини:

Глава II-1 - конструкція, будова, поділ на відсіки й остійність, механічні та електричні установки.

Глава II-2 - конструкція, протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі

Такий поділ здебільшого стався внаслідок збільшення норм у сфері пожежної безпеки.

Глава II-1 - Конструкція - Поділ і стійкість, машини та електроустановки.

Ця глава включає вимоги до конструкції та устаткування суден з метою забезпечення їх остійності та поділу на відділи, а також безпека експлуатації

машин та електроустановок на борту судна. До вимог глави II-1 входять наступні пункти:

1. Вимоги до поділу судна на відділи: судно повинно бути розділене на відділи з метою запобігання розповсюдженню води в разі протікання або зіткнення з іншим судном. Вимоги включають мінімальну кількість водонепроникних перебічників та шлюзів, їх розміщення та характеристики.
2. Вимоги до стійкості судна: судно повинно бути забезпечене необхідною стійкістю, щоб уникнути перекидання або потоплення в разі надзвичайних ситуацій. Для цього необхідно виконувати певні вимоги до конструкції судна, такі як мінімальна висота центра тяжіння, мінімальна висота метацентра та інші.
3. Вимоги до машин та електроустановок: вимоги включають у себе безпеку та надійність електрообладнання та машин на борту судна, а також належний догляд за станом обладнання та його планову заміну.
4. Вимоги до захисту від вогню: вимоги включають у себе заходи з протипожежного захисту, такі як використання негорючих матеріалів для конструкції, встановлення пожежних датчиків та системи автоматичного виявлення пожежі, встановлення протипожежних дверей, розміщення протипожежного устаткування та інше.
5. Вимоги до вентиляції: вимоги включають у себе забезпечення належної вентиляції на борту судна з метою запобігання наявності небезпечних газів та інших речовин в повітрі.
6. Вимоги до системи водозабору: судно повинно бути забезпечене системою водозабору з метою забезпечення нормальної експлуатації машин та іншого устаткування.
7. Вимоги до системи забезпечення енергією: судно повинно мати систему забезпечення енергією для нормальної експлуатації машин та іншого устаткування.

8. Вимоги до системи керування: судно повинно бути забезпечене системою керування з метою безпечного та ефективного управління судном.
9. Вимоги до протифузійної охорони: вимоги включають у себе заходи з протифузійної охорони, такі як використання захисних обшивок, встановлення футштоків, системи забезпечення баластування та інше.

Глава II-2 - Протипожежний захист, виявлення пожежі та пожежогасіння

Ця глава містить вимоги до протипожежного захисту, виявлення пожежі та пожежогасіння на борту судна. Вимоги включають у себе наступні пункти:

1. Вимоги до матеріалів та конструкції: матеріали та конструкції на борту судна повинні бути відповідними протипожежним вимогам та містити заходи для запобігання поширенню пожежі.
2. Вимоги до системи виявлення пожежі: судно повинно бути забезпечене системою автоматичного виявлення пожежі, яка забезпечує швидке виявлення та повідомлення про наявність пожежі на борту.
3. Вимоги до системи пожежогасіння: судно повинно бути забезпечене ефективною системою пожежогасіння, яка забезпечує швидке та ефективне приборкування пожежі на борту.
4. Вимоги до забезпечення евакуації: судно повинно бути забезпечене системою евакуації, яка передбачає безпечний та ефективний вихід з судна під час пожежі.
5. Вимоги до тренування екіпажу: екіпаж судна повинен бути тренований та підготовлений до дій в разі пожежі на борту судна.
6. Вимоги до документації: судно повинно мати документацію, яка відображає вимоги до протипожежного захисту, виявлення пожежі та пожежогасіння на борту судна.

7. Вимоги до перевірок: судна повинні проходити періодичні перевірки та огляди для перевірки відповідності протипожежним вимогам та наявності необхідних засобів для запобігання пожежам та їх гасіння.

Отже, глави II-1 та II-2 SOLAS-74 мабуть одні з найважливіших, адже саме ці глави регламентують вимоги до конструкції судна, і саме завдяки ним сучасні суда мають такий вигляд. Тому молодий фахівець неодмінно повинен бути ознайомлений з ними, оскільки вони допомогли зрозуміти, як будуються та функціонують суда, та в який спосіб забезпечується безпека на борту. Крім того, ця глава містить вимоги до машин та електроустановок на борту судна, що є важливим аспектом морської безпеки, оскільки машини та електроустановки можуть бути джерелом пожежі або інших надзвичайних ситуацій.

Глава II-2 є надзвичайно важливою для молодого фахівця, оскільки пожежі на борту судна можуть бути дуже небезпечними та можуть загрожувати життю екіпажу та пасажирів. Молодий фахівець, який знайомий з вимогами SOLAS-74, зможе швидко визначити, які системи пожежогасіння на борту мають бути використані для загасання пожежі та які заходи безпеки необхідно вжити для запобігання поширенню пожежі та захисту екіпажу та пасажирів.

Отже, знання глав II-1 та глави II-2 SOLAS-74 є надзвичайно важливими для молодого фахівця, який працює в морській галузі, оскільки ці глави містять основні вимоги до конструкції судна. Знання цих вимог допоможуть молодому фахівцю зрозуміти, як забезпечити безпеку на борту судна для збереження найдорожчого, а саме свого життя та життя екіпажу.

*Науковий керівник - Червоний О.Д.,
Асистент кафедри навігації і управління судном.
Дунайський інститут Національного університету
«Одеська морська академія»*

УДК 94 (477)

ДОСЛІДЖЕННЯ ФЕНОМЕНУ ГЕТЬМАНЩИНИ

Пейчев В.Г. – курсант Дунайського інституту Національного університету «Одеська морська академія», Україна

Ранньомодерну козацьку державу вчені наразі лише починають вивчати як унікальний самобутній феномен в історії Східної Європи. Попри весь обсяг літератури про українське козацтво, про Гетьманщину ми досі знаємо дуже мало. Як була влаштована ця держава, яким був світогляд її станів, яку спадщину вона лишила та, зрештою, яким терміном її слід називати? На ці засадничі питання чи не вперше шукали відповіді провідні українські історики.

Як саме слід називати українську ранньомодерну державу XVII – XVIII століть? Як відомо, у тогочасних офіційних документах вживався термін “Військо Запорозьке”. Проте нині більш поширеною в українській історіографії назвою є “Гетьманщина”, або “Козацький гетьманат”. Дехто пропонує називати цю державу “Україною”, адже саме у той період часу ця назва почала широко вживатися. Вживалась і назва “Мала Русь”, або “Мала Росія”, якої нині, зі зрозумілих причин, намагаються уникати.

Юрій Волошин вважає, що офіційна назва- це “ Військо Запорізьке”. Але в побуті вживали термін “Гетьманщина”.

Максим Яременко вважає, що “Гетьманщина” – це територія, а “гетьманат” – форма правління”.

Чи була політична культура Гетьманщини унікальною, чи – продовженням східноєвропейської, західноєвропейської або азійської політичної культури? Яким був світогляд українського козацтва? На більшість із цих питань однозначних відповідей наразі немає, як через брак джерельної бази, так і через те, що довгі століття ці питання взагалі не ставилися.

Максим Яременко звертає увагу на те, що політична культура – це не тільки риторичні речі, не тільки декларація, це й практики. “Право на повстання”, “виступ проти законного володаря, влада якого від Бога” – це теж є декларацією уявлень про те, що можна, а чого не можна. Чи не варто нам, досліджуючи політичну культуру Гетьманщини, подивитися ширше на те, які можуть бути джерела, як вони впливали, і чи ця культура не змінювалась, особливо, протягом XVIII століття. Річ Посполита легко простежується за джерелами, а чи не можемо ми тут знайти чогось також від Московії, від Західної Європи?

Гетьманщина виникла в результаті великого козацького повстання в Речі Посполитій, що спалахнуло 1648 року в українських землях під проводом Богдана Хмельницького. Причинами повстання були корупція королівських урядів Речі Посполитої, соціальне безправ'я усіх станів за винятком шляхти, активізація української православної церкви та зростання чисельності козацтва попри репресії уряду. На кінець 1648-початок 1649 рр. Військо Запорозьке мало усі основні ознаки державності: власну територію, публічність влади, забезпеченість спеціальним апаратом управління. Адміністративний устрій Гетьманщини дублював структуру військ. Адміністративно-територіальні одиниці відповідали ієрархії бойових підрозділів Запорізької Січі, забезпечуючи максимально швидку мобілізацію військовозобов'язаного населення – козацтва.

На верхівці владної організації Гетьманщини стояли три управлінські інституції: Генеральна (загальна козацька) рада, Старшинська рада гетьман. Владний апарат очолював гетьман. Він зосереджував в своїх руках законодавчі, виконавчо-розпорядчі та судові функції. В рамках законодавчих повноважень він видавав універсали – правові акти, що мали силу закону. Очолюючи Генеральний уряд, гетьман був головою виконавчої влади. Також гетьманові належали широкі судові повноваження. Він очолював судову колегію Ради старшин, а за необхідності – колегію Генерального суду. Дорадчим органом

при гетьмані була Рада генеральної старшини. Виконавчо-розпорядчі функції були покладені на Генеральну військову канцелярію. Посада гетьмана залишалась виборною, але процедура виборів втратила свій початковий січовий демократичний характер. Козацька старшина висувала власного кандидата і формувала такий склад виборців, який проголосував би за нього. Тож вибори гетьмана Генеральною радою мали формальний характер.

Основною релігією в Гетьманщині протягом усього її існування було православне християнство. Козацькі землі входили до складу Київської митрополії, що підпорядковувалася Константинопольському патріархату.

5 квітня 1710 року у місті Бендери (сучасна Молдова) було прийнято договір, укладений між обраним гетьманом Пилипом Орликом та козацькою старшиною і козаками Війська Запорозького. Документ більш відомий як Конституція Пилипа Орлика. Конституція Пилипа Орлика – документ великої значущості в історії українського державотворення, перша українська та одна з перших європейських конституцій.

На сьогодні виявлено два тексти конституції. Один із них написаний латинською мовою, другий – староукраїнською мовою. Україномовний оригінал за власноручним підписом Пилипа Орлика та засвідчений печаткою Війська Запорозького було віднайдено київськими архівістами наприкінці 2008 року та вперше опубліковано у 2010 році.

Конституція Пилипа Орлика містить наступні положення:

- передбачається підпорядкування Київської митрополії Апостольському трону Константинопольському;
- визначаються державні кордони;
- вказується на необхідність миру з Кримською державою;
- закріплюється необхідність захисту та підтримки Війська Запорізького;

- влада гетьмана обмежується та контролюється. Конфлікт між гетьманом та іншою стороною вирішується у судовому порядку (таке положення є відверто прогресивним для того часу);
- розділяються особисті слуги гетьмана та державні службовці, що йому підлегли;
- державна скарбниця виходить за межі гетьманської власності та компетенції;
- визначається обов'язком гетьмана захищати людей від утисків і зловживань, долати корупцію, призначати на посади не за хабарі, а лише на основі голосування;
- передбачається захист вдів і сиріт;
- столицею визначається місто Київ. Містам підтверджуються самоврядні права.

Фактично, Конституція Пилипа Орлика діяла лише декілька років. Та це не применшує її значення. Важливішим є не термін чинності Конституції Пилипа Орлика, а її приписи, що відображають концепцію прогресивного державного устрою. Конституція Пилипа Орлика- це унікальний правовий документ, що є неспростовним доказом високого рівня розвитку правової та політичної культури усього українського суспільства XVIII століття.

За гетьманування К. Розумовського зміцнилися позиції старшини, яка поступово перетворюється на шляхетський стан. Роль старшини зростає. Це була доба її політичного панування в Гетьманщині. Часто проводилися старшинські з'їзди. К. Розумовський часто бував в Петербурзі, тому його заміняла генеральна старшина.

У 1763 р. в Глухові старшинська рада розробила петицію про повернення колишніх вольностей і створення в Гетьманщині шляхетського парламенту. К. Розумовський звернувся до Катерини II з пропозицією зробити посаду гетьмана спадковою в його роді. Але 10 листопада 1764 р. гетьманство в Україні було скасоване.

В 1764 році цариця наказала Розумовському зректися гетьманства, й він це виконав. Управління Гетьманщиною перейшло до II Малоросійської колегії, яку очолив генерал-губернатор Петро Рум'янцев. Після російсько-турецької війни 1768—1775 рр. Румянцев удається до рішучих кроків. Перший удар він спрямовує проти Запорозької Січі, яку в 1775 р. було зруйновано несподіваним нападом російських військ. До самої Гетьманщини черга дійшла в 1781 р. У 1783 р. було скасоване козацьке військо, замість якого створювалися десять карабінерних, кавалерійських полків. Тим самим автономію Гетьманщини по суті було ліквідовано, а 3 травня 1783 р. запроваджувалося кріпосне право в Гетьманщині та Слобожанщині.

Отже, створення власної державності захистило український народ від асиміляції, соціального визиску і національно-релігійних утисків збоку загарбників. Гетьманщина забезпечила умови для остаточного становлення українського народу, створила можливості для розвитку його мови і культури. Вона була унікальним, своєрідним явищем для українських земель, тому що в період XVII століття нічого подібного створено не було, тому що більшість держав були з монархічної формою правління. Гетьманщина стала оплотом формування демократії, яка є сучасною.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. <http://www.svoboda.fm/society/289667.html>
2. <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=798>
3. <https://www.wiki.uk-ua.nina.az/%D0%93%D0%B5%D1%82%D1%8C%D0%BC%D0%B0%D0%BD%D1%89%D0%B8%D0%BD%D0%B0.html>
4. <https://www.ea.org.ua/2020/11/17/pylyp-orlyk/>
5. <https://izyaslav-miskrada.gov.ua/news/1629179689/>
6. <https://sites.google.com/site/kulturaipobutkozakiv/zanepad-getmansini>

7. <https://spadok.org.ua/ukrayinske-kozatstvo/getmanshchyna-yakoiu-vonabula>

*Науковий керівник – к.і.н., доцент
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Березовська В.В.*

УДК:811.111+316.454.52:656.071]=111

FOREIGN LANGUAGE COMMUNICATION AS THE MOST IMPORTANT SOFT SKILL OF FUTURE MARINERS IN THE ERA OF INDUSTRY 4.0

Kriuchkov O.I. – cadet of Danube institute of National university "Odessa maritime academy", Ukraine

In today's competitive world, in order to achieve success on the job market it is necessary to have not only so called "hard" skills, but also "soft" skills which include communication, leadership, collaboration, creativity, and others. The ability to communicate effectively is a key to any profession, especially nowadays, when Industry 4.0 develops immensely. Understanding others well, conveying thoughts and ideas is also a necessary condition for successful work in a team and with clients. English is becoming increasingly important in various aspects of life (education, business, travel, and others). Knowledge of English can be an advantage for candidates for employment and, in addition, can help people expand their career opportunities, gain access to new markets and foreign job positions. Ability to communicate in English can assist people in acquiring new knowledge and information available only in English. Internet, scientific articles, books in English contain a vast amount of information that can be useful for professional development and career advancement. However, for effective communication at work, it is important not only to know the language, but also to be able to use it in certain situations. Also, in the world of globalization and international communication, knowledge of English is an important aspect of intercultural communication. It is also noted that knowledge of the English language for sailors is mandatory and is verified during special training.

The aim of our research was selected to study the foreign language communication as the most important soft skill of future mariners in the era of Industry 4.0.

In accordance with information from the Ministry of Education and Science of Ukraine, learning English in Ukrainian higher education institutions is mandatory and is becoming increasingly important due to the fact that English is the language of international communication and is used in most professions. Studies show that today more than 50% of Ukrainians have English language skills at level A2 or lower, the majority have limited knowledge of it, which can become the obstacle in professional development and in finding work in international companies or institutions.

According to statistics, 80% of communication on board is conducted in English, and incorrect interpretation or lack of language knowledge can endanger the lives and health of the crew and passengers. Indeed, knowledge of the English language is a key soft skill for sailors, as it allows effective communication with the crew and passengers from different parts of the world. In addition, knowledge of English permits understanding of procedures, instructions, and technical characteristics of vessels, which is extremely important for ensuring safety and efficient work on board.

At present, in the marine transport one could observe the effect of Maritime Industry 4.0, which refers to the integration of advanced technologies such as artificial intelligence, the Internet of Things (IoT), cloud computing, big data, and blockchain into the maritime industry. This digital transformation is expected to revolutionize the industry, making it safer, more efficient and environmentally friendly. According to the Bureau Veritas website, Maritime Industry 4.0 has the potential to significantly improve the safety of vessels and reduce the risk of accidents. This is achieved through the use of advanced sensors, machine learning algorithms, and predictive analytics to detect potential hazards and prevent them before they occur. Additionally, the use of advanced monitoring systems can help optimize vessel performance and reduce fuel consumption, resulting in significant cost savings and environmental benefits. The integration of IoT and big data technologies can also enable real-time tracking and monitoring of vessels, cargo, and port operations. This can improve supply chain efficiency and enhance transparency, making it easier to detect and address inefficiencies in the transportation process.

A report by the Japanese Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism states that Maritime Industry 4.0 is a key priority for the country's maritime industry. It also highlights the need for investment in digital infrastructure and the development of new business models that can leverage the potential of these technologies. In an article published in ScienceDirect, researchers highlight the importance of standardization and collaboration between stakeholders to fully realize the potential of Maritime Industry 4.0. They argue that the integration of these technologies requires a common framework that can facilitate interoperability and ensure data security and privacy. Finally, an article on Safety4Sea suggests that the shipping industry needs to embrace "Shipping 4.0" to stay competitive and meet the changing needs of customers. This means adopting a digital-first mindset and investing in the development of new technologies and solutions that can help streamline operations, reduce costs, and improve safety and sustainability.

In general, Maritime Industry 4.0 represents a significant opportunity for the maritime transport to improve efficiency, safety, and sustainability. However, realizing this potential requires a collaborative effort between stakeholders and a willingness to embrace new technologies and business models.

Therefore, it can be argued that knowledge of the English language is an extremely important factor for successful work of a sailor on a ship. It helps to effectively communicate with the crew and passengers, understand the technical characteristics of vessels and procedures on board, and ensures safety and successful performance of work duties. As the foreign language communication proved to be an important soft skill for professional development of future mariners in the era of Industry 4.0, the study of the English language in higher education institutions is of great necessity for students who want to prepare for the international job market and increase their competitiveness.

REFERENCES

1. Hribernik K. Industry 4.0 in the maritime sector potentials and challenges. BIBA - Bremer Institut für Produktion und Logistik GmbH. Tokyo, 13 th of April 2016. URL: <https://www.mlit.go.jp/common/001127983.pdf> (accessed: 08.04.2023).
2. Maritime industry 4.0. URL: <https://marineoffshore.bureauveritas.com/digital/maritime-industry-40> (accessed: 08.04.2023).
3. Razmjooei D., Alimohammadlou M., Habib-Allah Ranaei Kordshouli, Askarifar K. Industry 4.0 research in the maritime industry: a bibliometric analysis. *Nature Public Health Emergency Collection*. WMU J Marit Affairs. 2023 Jan 10 : 1–32. URL: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC9838454/>
4. Sullivan B.P., Desai S., Sole J., Rossi M., Ramundo L., Terzi S. Maritime 4.0 – Opportunities in Digitalization and Advanced Manufacturing for Vessel Development. *International Conference on Industry 4.0 and Smart Manufacturing (ISM 2019)*. Procedia Manufacturing. 42 (2020). P. 246–253. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2351978920306430>
5. The Editorial Team. Shipping 4.0: The future of maritime digitalization. *The 2022 virtual SMART4SEA Forum*. URL: <https://safety4sea.com/cm-shipping-4-0-the-future-of-maritime-digitalization/> (accessed: 05.04.2023).
6. Top 10 Important Soft Skills You Need to Know About. URL: <https://iimskills.com/top-10-important-soft-skills-you-need-to-know-about/>
7. <https://mon.gov.ua/ua/news/v-ukrayini-nahoditsya-ponad-20-vidsotkiv-anglomovnih-profesij-derzhavnoyi-sluzhbi-mizhnarodnogo-spivrobotnictva-ta-zovnishnih-zvyazkiv-ukrayini> (accessed: 08.04.2023).
8. <https://www.seatrade-maritime.com/industry-sectors/regulation-safety/why-english-language-skills-are-essential-seafarers-safety-and-well-being>
9. https://www.researchgate.net/publication/316639741_Energy-Efficient_Through-Life_Smart_Design_Manufacturing_and_Operation_of_Ships_in_an_Industry_40_Environment (accessed: 08.04.2023).
10. <https://www.mdpi.com/1996-1073/10/5/610> (accessed: 08.04.2023)

Науковий керівник – к.п.н., доцент
кафедри гуманітарних дисциплін
Дунайського інституту Національного університету
«Одеська морська академія»
Демченко Ольга Миколаївна

АЛФАВІТНИЙ ПОКАЖЧИК

Ben A.P.	61	Безсонов Н. А	116
Cerchez Iurie Ion	333	Березовська В.В.	289
Chernyavsky V.V.	61	Белов В. В.	120
Diahyleva O.S.	57	Биковець Н.П.	16
Diahyleva O.S.	61	Бондаренко І. В.	293
Koretsky O.A.	61	Бондаренко І.В.	189
Kriuchkov O.I.	367	Васілакі О.	298
Masonkova M.M.	57	Войку Г.В.	171
Nosov P.S.	61	Генчев В. В.	18
Nosov P.S.	367	Геращенко А.Л.	22
Onyshko D.M.	336	Гилка У.Л.	26
Ponomaryova V.P.	61	Гончарова К. О.	252
Riabukha I.M.	57	Грамадік П. Г.	256
Ţîmbal Svetlana	330	Гребельна І. О.	345
Vorokhobina D.L	340	Гуменникова Т.Р.	194
Ананьєва І. В.	249	Даниленко О.Б.	38
Аніщенко В. О	284	Данілова О. О.	354
Баришнікова В.В.	14	Делі І.І.	31
Ковальжи Н. Г.	14	Демченко О.М.	198

Діденко О. В.	202	Пікульський І.Ю.	128
Дімоглова О.В.	205	Разінкін Р.О.	69
Димитрова О. М.	349	Рижков Ю.В.	72
Донкоглова К.В.	259	Романовська О.Р.	230
Желясков В.Я.	152	Рябов Є.В.	132
Житомирська Т.М.	35	Рябущенко О. Г.	322
Жур'ян В.В.	220	Сердюченко В.	136
Залож В. І.	155	Сііз В.М. , Чиж С. Г	280
Іванов Р. Ю.	265	Слюсаренко А.І.	76
Капріян С.	210	Смирнова І.М.	222
Квасников П. К.	38	Сорока О.М.	234
Кірсанова В. В.	302	Сошніков С. Г.	80
Клічук Наталія	214	Старцев О. М.	326
Ковригін Д. Е.	268	Стеценко Т. В.	141
Колмикова О. О.	158	Суворов О.Р	271
Кононенко А.Г.	220	Тарасенко Т.В.	83
Константинова Т. М.	217	Татарко І. І.	237
Коротченков М. П.	44	Ташев М. М.	144
Кособуцький Д. І.	357	Тимофєєва О. Я.	163
Краєва Д. І.	126	Тихонова І.Ю.	242
Крамаренко В.В.	48	Тімофєєва В.О.	184
Кулікова І.Ю.	160	Тірон-Воробйова Н. Б.	88
Куценко І.	202	Топор І.В. Чиж С. Г.,	275
Мазур Т.М.	50	Турлак Л. П.	166
Марков А. Д.	174	Федоренко А. В.	92
Марченко А. О.	178	Червоний О. Д.	94
Мітін Ю.О.	307	Черкас О. А.	169
Мондич О. В.	225	Черногор О. В.	147
Мондич О. В.	311	Черой Л. І.	97
Найдьонов А.І.	54	Чиж С. Г.	244
Недялков В. Д.	182	Чимшир Г. В.	100
Носов П.С.	57	Чумаченко М. М.	104
Палагін О.М.	104	Шульга Ю. М.	107
Пейчев В.Г.	361	Яремчук С. О.	111
Петров В.С.	316		

VII МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ
ІННОВАЦІЙНІ ПІДХОДИ ДО РОЗВИТКУ КОМПЕТЕНТІСНИХ ЯКОСТЕЙ ФАХІВЦІВ В
УМОВАХ ПРОФЕСІЙНОГО СТАНОВЛЕННЯ
21-22 квітня 2023 року
Збірник матеріалів конференції

Видано за авторською редакцією

Підписано до друку протокол №9 від 26.04.2023. Формат 60x84/16

Папір офсетний. Гарн. Times New Roman. Цифр. друк
Ум.-друк. арк. 25,81. Наклад 100 прим. Зам №252

Видавництво «АА Тандем»
Адреса: 69006, м. Запоріжжя, вул. В. Лобановського, б.27 кв. 69
Свідоцтво про внесення до державного
реєстру видавців:
Серія ДК №2899

Надруковано: Видавництво «Copy Art»
Адреса: Україна, Запорізька обл.,
Запоріжжя, пр. Соборний, 109
Тел.: +38068178-69-27, +38095908-28-56
e-mail: copyartzp@gmail.com