

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

## **СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТУ БЕЗПЕКОЮ МОРЕПЛАВАННЯ**

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

Значні розміри морських суден, ріст швидкостей їх руху, постійне збільшення кількості і інтенсивності руху судів на морських шляхах, складні гідрометеорологічні умови плавання і інші заподій роблять проблему безпеки мореплавання найбільш пріоритетною і актуальною для сучасного морського судноплавства. У недалекому минулому світова морська наука, ґрунтуючись на аналізі статистики і катастроф, вважала, що зниження аварійності судів і його запобігання можна досягти тільки за рахунок технічних рішень вдосконалення конструкції судів, вдосконалення їх устаткування, приладової бази, розвитку методів і прийомів судноводіння і технічної експлуатації. Прогрес в цих областях очевидний. І особливих успіхів наука і техніка досягли в області морської навігації. Супутникова навігація, що забезпечує точність визначення місця судна до декількох метрів, електронна картографія, автоматичні системи менеджменту судами - усе це вселяє упевненість в сприятливому рішенні проблем безпеки мореплавання, скорочення аварійності судів і зниження числа морських катастроф. Проте, число катастроф і аварій на морі не скорочується і щорічно в морі: гине понад 70 судів, близько 30 судів сідають на мілину, понад 20 стикаються і т.п. Катастрофи і аварії на морі демонструють тенденцію росту : кількості гинучих людей, матеріального збитку і забруднення довкілля. Стало очевидним, що в теперішній час помилка однієї людини може привести до техногенної катастрофи і коштувати життів сотень, а то і тисяч людей. А збитки можуть складати мільярди доларів. Досить сказати, що, наприклад, в 1987 році в результаті зіткнення у водах Індонезії танкера «Вікторія» з т/х «Донна Бас» загинуло близько 3000 чоловік. А із-за посадки на мілину танкера «Ексон Вальдез» і розливу 37 тис. т нафти в 1989 році біля берегів Аляски збиток тільки від ліквідації наслідків склав близько 10 млрд. \$. Інший волаючий приклад. Суперсучасний пасажирський лайнер «Costa Concordia», обладнаний декількома системами GPS, у яких погрішність визначення місця судна не перевищує 10 метрів, 13 січня 2012 р. сів на мілину у острова Джильо (західне узбережжя Італії).

Дані аналізу причин морських аварій і катастроф, що мали місце за останні 30 років, спонукали міжнародне морське співтовариство до того, щоб перейти від підходу, орієнтованого, більшою мірою, тільки на технічні вимоги до конструкції і устаткування судів, до підходу, при якому признається і більш повно враховується роль «людського чинника» у безпеці на морі у рамках усієї морської галузі. Ці дані показали, що люди участвують в усіх аспектах діяльності на морі, включаючи проектування, виробництво, управління, експлуатацію і технічне

обслуговування. Тому майже усі морські аварії і катастрофи пов'язані з «людським чинником».

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

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

Досягнення сучасної науки дозволили використати для цих цілей системний підхід.

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

На практиці системний підхід виразився в розробці різних систем менеджменту. При цьому в системі менеджменту кожна окрема операція або процес розглядаються як окрема система менеджменту. Наприклад, планування переходу - це система менеджменту, несення вахти на містку - теж система менеджменту і так далі, які, в даному випадку, є такими, що становлять системи менеджменту навігаційною безпекою плавання.

Нині на світовому морському флоті існують інтегровані системи менеджменту, що включають відразу декілька систем менеджменту, підсумовуючи цілі кожної з систем менеджменту по попередженню нанесення збитку або шкоди :

- ✓ життю і здоров'ю людей на судні і на березі;
- ✓ довкіллю;
- ✓ вантажу, судну, іншим судам, портовим і береговим об'єктам;
- ✓ якості процесу морського перевезення вантажу;
- ✓ майну і фінансам компанії і третіх осіб;
- ✓ репутації компанії і так далі;

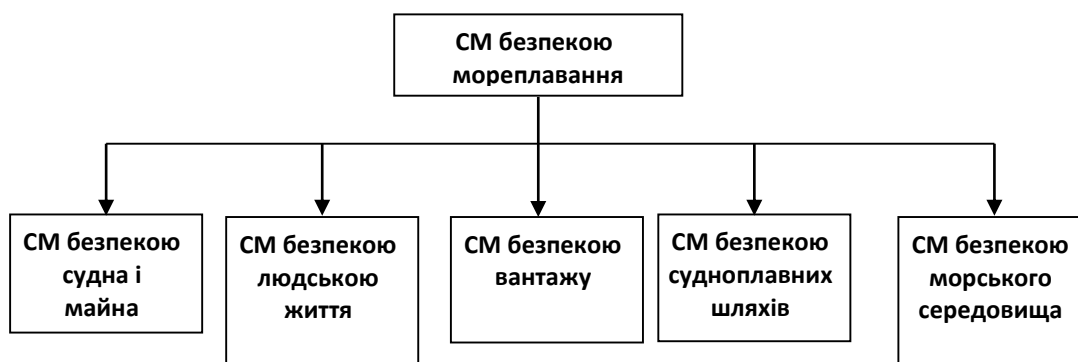
Завдання, загальне для усіх систем менеджменту на морському флоті, - забезпечити контроль над "людським чинником" в усьому різноманітті його

прояву при морському перевезенні вантажів, щоб попередити шкоду або збиток для життя окремих людей, людського співтовариства в цілому або для довкілля при виконанні суднових операцій або робіт.

Це відноситься і до управлінської діяльності берегового персоналу, і до дій суднового екіпажа.

Забезпечення безпеки мореплавання - це особливий процес загального процесу перевезення вантажів на судні морем, призначений для запобігання небезпекам, які можуть виникати при знаходженні судна в морі і які мають свої особливості для кожного учасника морського перевезення [1].

Схематично безпеку мореплавання з позицій учасників морського перевезення можна представити, як показано на мал.1.



Мал.1. Складові системи менеджменту безпеки мореплавання (СМБМ)

Визначення для складових СМБМ наступні [2,3]:

✓ безпека судів і майна - стан захищеності морських суден, процесів їх функціонування і пов'язаних з ними майнових інтересів учасників морському перевезенню від загрози втрати судами морехідного стану або нанесення збитку майновим інтересам внаслідок дії небезпечних для мореплавання чинників;

✓ безпека людського життя на морі - стан захищеності людей, що беруть участь в діяльності на морі, від загрози їх життя здоров'ю внаслідок дії небезпечних чинників, що проявляються в мореплаванні;

✓ безпека вантажів - стан захищеності вантажів на морських судах від загрози їх псування або втрати внаслідок дії небезпечних чинників, що проявляються в мореплаванні;

✓ безпека судноплавних шляхів - стан захищеності судноплавних шляхів, їх устаткування і інших штучних споруд на морі, використання, що забезпечує їх, для мореплавання, від загрози їх нормальному функціонуванню з боку чинників природного і техногенного середовища, а також несприятливих проявів самого мореплавання;

У свою чергу, кожен із складових системи менеджменту безпекою мореплавання можна розділити по видах діяльності (процесам) -навігаційний, експлуатаційний, технічний та ін., що є самостійними системами менеджменту.

**Список використаних джерел:**

1. Міжнародна конвенція про підготовку та дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 78/95.

2. Алексішин Б.Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / Б.Г. Алексішин.– Одесса: Латстар, 2002. – 256 с.

3. Топалов В. П. Маркетинг и менеджмент в судоходстве (Основные понятия, элементы и принципы) : учеб. пособие / В. П. Топалов, В. Г. Торский. - Одесса : Астропринт, 2008. - 84 с.

**Оболонський О.В., студент**  
**Науковий керівник: Дорошенко Г.О.,**  
д.е.н., професор  
Харківський національний університет  
імені В.Н. Каразіна, м. Харків, Україна

## **УПРАВЛІННЯ МОТИВАЦІЄЮ ТА СТИМУЛЮВАННЯМ ПРАЦІ ВИРОБНИЧОГО ПІДПРИЄМСТВА**

У нинішніх умовах інтенсивного розвитку ринкових відносин, економіки та менеджменту, одним з найбільш важливих факторів успішного розвитку діяльності підприємства є система управління персоналом.

Для досягнення поставлених завдань, керівництву організацій необхідно використовувати інструменти впливу на своїх підлеглих, так як найбільшу частину роботи в компанії виконують саме вони.

Важливим інструментом такого впливу є мотивування і стимулювання.

Мотивація - набір стимулів, за допомогою яких можна направити роботу персоналу в більш ефективне русло при цьому з найменшими витратами для роботодавця.

Стимули - це зовнішні мотиватори, які змушують людей йти до бажаного результату.

Ретельно продумана та організована система мотивації є досить ефективним інструментом роботи з персоналом, починаючи з залучення кандидатів та закінчуючи утриманням вже працюючих співробітників.

Щоб забезпечити оптимальну систему мотивації необхідно враховувати [1]:

- 1) індивідуальний аспект, тобто інтерес, який проявляє робітник до поставленого перед ним завдання;
- 2) суб'єктивний аспект - контроль за рівнем дисципліни на робочому місці;
- 3) особистий аспект - спрямованість особистості (творча, новаторська тощо).

Перераховані вище аспекти розкриваються у формах мотивації.

Матеріальна мотивація - форма мотивації, що включає в себе фінансову складову, яка реалізується шляхом виплати заробітної плати, премій та інших додаткових доплат, а також системи штрафів.

Нематеріальна мотивація - це все те, від чого не залежить фінансова сторона, але служить стимулом для якісної та продуктивної роботи за допомогою надання навчання, підвищення кваліфікації, кар'єрного зростання тощо.

Позитивна мотивація полягає в винагороді працівника за умови досягнення поставленого перед ним завдання, іншими словами, правильно виконаної роботи.