

ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКІ НАУКОВІ СТУДІЇ



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**VIII Всеукраїнська
конференція здобувачів вищої освіти і молодих
учених**



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДЕРЖАВНИЙ ЗАКЛАД
«ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ К. Д. УШИНСЬКОГО»



*Кафедра філософських і соціологічних студій та
соціокультурних практик*

Співорганізатори:



Південно-Українське відділення
Соціологічної асоціації України
Національний університет «Одеська політехніка»
Національний університет «Чернігівська політехніка»
Національний технічний університет
«Дніпровська політехніка»
Міжнародний університет



ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ

**VIII Всеукраїнська конференція здобувачів
вищої освіти і молодих учених
«ПІВДЕННОУКРАЇНСЬКІ
НАУКОВІ СТУДІЇ»
(17-19 листопада 2025 року)**

Одеса, 2025

УДК 001.895:005.8(082)
ББК 60я431

*Рекомендовано до друку Вченою радою Університету Ушинського
протокол № 7 від 09 грудня 2025 року*

Південноукраїнські наукові студії: збірник матеріалів VIII Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених (Одеса, 17–19 листопада 2025 р.) / ДЗ «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського», кафедра філософських і соціологічних студій та соціокультурних практик; Південно-Українське відділення Соціологічної асоціації України, Нац. ун-т «Одеська політехніка», Нац. ун-т «Чернігівська політехніка», НТУ «Дніпровська політехніка», Міжнародний університет; відп. ред. та укладач: Петінова О. Б. Одеса: ПНПУ імені К. Д. Ушинського, 2025. 336 с.

Рецензенти:

кандидатка філософських наук, доцентка, доцентка кафедри філософії, історії та політології
Національного університету «Одеська політехніка» *Наталія РИБКА*

кандидатка політичних наук, доцентка, доцентка кафедри мистецтвознавства та загальногуманітарних дисциплін Міжнародного університету *Юлія МЕЛЬНИК*

У Збірнику матеріалів VIII Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених «Південноукраїнські наукові студії» представлено напрацювання учасників із різних регіонів України, об'єднаних спільною метою – осмислення сучасних наукових викликів та пошук інноваційних рішень у міждисциплінарному просторі. Конференція організована Державним закладом «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського» за участю кафедри філософських і соціологічних студій та соціокультурних практик, у співпраці з Південно-Українським відділенням Соціологічної асоціації України та провідними університетами країни – ЗВО-партнерами.

Матеріали збірника охоплюють широке коло тем, що відповідають актуальним потребам сучасного суспільства й науки. Серед них: трансформації українського соціуму, культурні та історичні процеси в контексті суспільно-політичних змін, філологічні студії в умовах цифровізації, розвиток креативних індустрій, філософія бізнесу та етичні виміри інновацій, екологічна філософія й концепції сталого розвитку, сучасні підходи до філософії здоров'я, інновації в освіті, проблеми політики та суспільного розвитку, а також виклики, пов'язані з критичним мисленням і логічною культурою XXI століття.

Збірник відображає високий рівень наукових досліджень молодих учених, сприяє розвитку міжвузівської наукової співпраці та формує простір для конструктивного діалогу між представниками різних освітніх і наукових галузей. Матеріали конференції можуть бути корисними для дослідників, викладачів, здобувачів освіти, а також фахівців, що працюють у сфері соціальних, гуманітарних та освітніх наук.

Матеріали подано в авторській редакції. За зміст та достовірність наведених фактів, цитат і даних відповідальність несуть автори.

© ДЗ «ПНПУ імені К. Д. Ушинського», 2025

© Авторів матеріалів, 2025

Луба Діана КОЗАЦЬКІ РАДИ ЯК ФОРМА НАРОДНОЇ ДЕМОКРАТІЇ ТА ІНСТРУМЕНТ ПОЛІТИЧНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ.....	113
Майстерюк Вікторія КВІТИ ЗАМІСТЬ КУЛЬ: ІСТОРІЯ РУХУ «ХІПІ».....	117
Вєнц Ірина ДУХОВНА КУЛЬТУРА ЯК СПОСІБ САМОРЕАЛІЗАЦІЇ ЛЮДИНИ (НА ПРИКЛАДІ УКРАЇНИ).....	119
Юн Катерина КИЇВСЬКА РУСЬ ТА МІЖНАРОДНІ ШЛЮБИ.....	122
Єфтені Ксенія РОЛЬ КНЯГИНИ ОЛЬГИ В ПОЛІТИЦІ КИЇВСЬКОЇ РУСІ.....	125
Коба Олег БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ІСТОРІЯ НАЙБІЛЬШИХ КАТАСТРОФ (НА ОСНОВІ РЕАЛЬНИХ ФАКТІВ).....	128
Грабарь Кирило ВІД ВОГНЮ ДО СЛАВИ: ІСТОРІЯ ОДЕСЬКОГО ОПЕРНОГО ТЕАТРУ.	139
Шмалько Оксана РОЛЬ ДОСВІДУ У ПІЗНАННІ СВІТУ В ФІЛОСОФІЇ Ф.БЕКОНА (НА ОСНОВІ «НОВИЙ ОРГАНОН»).....	142
Батрун Іванна ПРОБЛЕМА СЕНСУ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ.....	147
Дандалі Анжеліка ПРИРОДНІ, СОЦІАЛЬНІ ТА ДУХОВНІ ВИМІРИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ.....	148
Олту Олександра ІНТЕЛЕКТ, ВОЛЯ, ВІРА – ПРОЯВИ ЛЮДСЬКОЇ СУТНОСТІ.....	150
Робу Лія ПРОБЛЕМА ПОХОДЖЕННЯ ТА МІСЦЯ ЛЮДИНИ У СВІТІ	152

ЛІТЕРАТУРА:

1. Борисенко В. Видатні жінки України-Руси. Княгиня Ольга. *Українки в історії*. Київ, 2010. С. 27–29.
2. Гордієнко Д. Час та обставини канонізації княгині Ольги. *Православ'я в Україні*. Київ–Кам'янець–Подільський, 2025. С. 64–75. DOI: 10.5281/zenodo.15163694
3. Карпова І. Г., Олійник О. І., Шумна Л. П. Княгиня Ольга: реформатор і просвітитель Русі (до 1075-річчя з початку правління). *Право та державне управління*. 2021. № 1. С.10–15.
4. Котляр М. Ф. Княгиня Ольга у давньоруській фольклорній традиції. *Український історичний журнал*. 2010. № 5. С. 191–202.
5. Огієнко І. Українська церква: Нариси з історії Української Православної Церкви. К., 1993. URL: <http://litopys.org.ua/ohienko/oh.htm>
6. Перунін В. Русь-Україна Великої княгині Ольги: поряд із двома імперіями та між двома вірознаннями. *Вісник Книжкової палати*. 2021. № 10. С.44–49. [https://doi.org/10.36273/2076-9555.2021.10\(303\).44-49](https://doi.org/10.36273/2076-9555.2021.10(303).44-49)
7. Петков С. Походження великої київської княгині Ольги: версії та аргументи. *Актуальні питання гуманітарних наук*. 2025. Вип. 84. Том 3. С. 4–15. DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/84-3-1>
8. Смоляр Л. О. Жінка Київської Русі. *Жіночі студії в Україні: жінка в історії та сьогодні* / за заг. ред. Л. О. Смоляр. Одеса: Астропринт, 1999. С.20–58.

КОБА ОЛЕГ

доктор технічних наук, професор кафедри управління судном, капітан
далекого плавання, Дунайський інститут,
Національний Університет «Одеська морська академія», м. Ізмаїл, Україна

**БЕЗПЕКА МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ІСТОРІЯ НАЙБІЛЬШИХ
КАТАСТРОФ (НА ОСНОВІ РЕАЛЬНИХ ФАКТІВ)**

Намітилося прагнення створити умови для здійснення принципу свободи відкритого моря на користь всього міжнародного співтовариства та уникнути анархії, що веде до небезпечних умов для морського судноплавства. Створення політики морського трафіку не викликало проблем у тих частинах моря, які були територіальними водами прибережних держав, уряди яких мали повну свободу дій для запровадження будь-яких стандартів, які їм подобаються. Проблема переважно торкнулася відкритого моря, де традиційно переважав принцип свободи. Незабаром стало зрозуміло, що в загальних інтересах домовитися про мінімальні правила, яких необхідно дотримуватись як щодо сигналів, так і трафіку. Це призвело до формулювання

«загального закону моря» («common law of the sea»), що включає правила навігації, рятування та поведінки у разі зіткнення.

У перші роки століття кожна держава встановлювала власні умови контролю судів у своїх портах. Три приклади ілюструють цю нормативну та адміністративну різноманітність. У Британії Акт про торговельне мореплавання 1906 р. офіційно застосував вимоги до навантаження та мінімальної ватерлінії до іноземних суден. У Франції положення Акту 1907 р. про екіпажі поширювалися лише французькі судна. Акт про моряків США, березень 1915 (US Seamen's Act), застосовувався до іноземних суден, що виходять з американських портів. Але на практиці пароплави, які не перевозили пасажирів, виключалися. Ця різноманітність законодавчих положень була результатом суттєвої невизначеності, тому що національні допуски та сертифікати мореплавства не мали міжнародної сили. Царювала плутанина до такого ступеня, що, заходячи в порти різних країн, судна іноді зустрічалися з умовами безпеки, що суперечили один одному.

Морська торгівля завжди була предметом гострої міжнародної конкуренції. Морські лиха, що повторюються, поступово переконали національних законодавців, що економічні протиріччя, зокрема, щодо управління флотом, можуть загрожувати безпеці і можуть привести цей вид транспорту до непоправної поганої слави. Стало зрозуміло, що тільки угода серед держав, яка закладає мінімальні стандарти, які має дотримуватися кожного певного судна, яке виконує певну службу, може запропонувати довгострокове задовільне рішення.

Один приклад – законодавства щодо надводного борту. Два ідентичні судна, але належать до різних національностей, часто вступають у конкуренцію на тому самому маршруті. Якщо одне з них більше завантажено, ніж інше, його власник заробить більший прибуток, але піддасть судно більшій небезпеці, і, відповідно, воно матиме нижчий рівень безпеки. Якщо однакова висота надводного борту буде вказана на корпусах обох суден за допомогою максимальної ватерлінії, перевантаження судна перестане бути прийнятною комерційною тактикою. У міжнародному масштабі існування стандарту було важливішим, ніж його зміст, тому що кінцевою метою було аж ніяк не покарання держав, які приймають суворіші правила.

Аварії та великі лиха спонукали держави до співпраці у пошуку безпечного ефективного морського транспорту. Цей рух до інтернаціоналізації закону відбувалося кількома стадіями. Першим етапом була уніфікація місцевих правил шляхом двосторонніх договорів, угод чи меморандумів розуміння серед провідних морських націй. Наступним етапом ці самі нації проводили міжнародні конференції зі створення істинно універсальних правил. Зрештою, міжурядові організації повинні були спонукати до прийняття міжнародних інструментів для регулювання безпеки в морі та захисту морського довкілля.

На початку XIX століття безапеляційно правили догма абсолютної свободи конкуренції. Було цілком можливою справою побудувати судно більшою чи меншою мірою як сподобається, обладнати його такими приладами, як сподобається, та експлуатувати його відповідно до таких стандартів, як може сподобатися, і плавати на ньому на будь-яких морях та у будь-який спосіб, як це може сподобатися. З'явилися лише кілька найбільш загальних навігаційних правил, після чого було проведено перші міжнародні конференції з безпеки морського транспорту. 28 липня 1879 р. 19 держав прийняли загальне правило в Лондоні за міжнародним кодом сигналів. У листопаді 1889 р. зібрався конгрес у Вашингтоні для підготовки відповідного кодексу моря, що включає правила з управління судном та плавання, вогнів та сигналів та аварійних сигналів. Ця перша велика міжнародна морська конференція визначила 13 груп законодавчих принципів, які були пізніше затверджені та впроваджені у всіх державах, не перетворюючи їх на офіційну конвенцію. Початок XX століття ознаменувався появою перших правил бездротової телеграфії, закладених Берлінською конвенцією та правилами від 3 листопада 1906 р. Дві інші основні конвенції були підписані у вересні 1910 р., одна стосувалася зіткнень, а інша – рятування життя та допомоги.

Коли 14 квітня 1912 р. трансатлантичний лайнер «Титанік» потонув біля узбережжя Ньюфаундленду після зіткнення з айсбергом, наступні події характеризувались помітним прискоренням у процесі вироблення стандартів. Моторошне лихо мало величезний вплив на громадську думку і викликало розуміння необхідності процедур колективної безпеки. До липня 1912 р. конференція з бездротової телеграфії, проведена в Лондоні, зробила системи зв'язку й радіобладнання на борту судів обов'язковими. Вона виділила певні довжини хвиль для суден та берегових радіостанцій, далеких радіотелеграм та радіомаяків. Застосування її рішень було затримано Першою світовою війною, але знову введено в силу в 1919 р. Найважливішим результатом втрати «Титаніка» була перша Міжнародна конференція з безпеки життя на морі, проведена в Лондоні в січні 1914 р. на запрошення Британського уряду. З великими труднощами конференція склала проект міжнародної угоди: її укладання вимагало консенсусу, який міг бути отриманий тільки після нескінченних дискусій про різні технічні рішення, спрямовані на зменшення кількості аварій. Першу конвенцію з безпеки людського життя на морі (SOLAS) було підписано лише п'ятьма державами, але вона призвела до широкого застосування правил у Британії, Франції, США та Скандинавії.

Процес створення стандартів у міжнародному масштабі поширився між війнами. Конференція 1920 р. Міжнародного союзу електрозв'язку ревізувала правила Конвенції 1912 р. з питань радіотелеграфії та принципів Конвенції SOLAS. Дві інші конференції, одна – у Вашингтоні 1927 р. та інша в Мадриді 1931 р. – завершили створення міжнародних правил радіозв'язку.

Друга конференція з безпеки людського життя на морі відбулася в

Лондоні в 1929 р., де було прийнято нову Конвенцію SOLAS, що містить близько 60 статей щодо конструкції судна, рятувального обладнання, запобігання пожежі та пожежогасіння, радіотелеграфного обладнання, навігаційних приладів та правил запобігання зіткнень. 23 жовтня 1930 р. три важливі тексти, розроблені в Лісабоні під егідою Ліги націй, завершили правила сигналізації на морі. Перший текст стосувався морських сигналів, другий - маяків, керованих людьми, і третій – характеристик маяків та радіомаяків. Ще одна угода, досягнута в Женеві 13 травня 1936 р., гармонізувала існуючі системи захисту навігаційних небезпек. Після Другої світової війни міжнародні конференції з безпеки у морі продовжували доповнювати існуючі тексти. 10 червня 1947 р. конвенція, підписана в Осло, запровадила нову систему реєстрації тоннажу.

У 1948 р. британський уряд запросив держави, які підписали Конвенцію SOLAS, на міжнародну конференцію для ревізії положень конвенцій. Нова версія була прийнята в червні 27 державами і набула чинності 19 листопада 1952 року. Важко повірити, що міжнародне законодавство з безпеки у морі було створено на початку XX століття стараннями міжнародних організацій. Деякі з них намагалися гармонізувати національні правила. Comite Maritime International (CMI), заснований в Антверпені в 1897 р., зробив свій вагомий внесок у роботу кількох дипломатичних конференцій. Ця приватна організація, яка звела разом морські юридичні асоціації західних країн, взяла безпосередню участь у складанні кількох текстів щодо безпеки: про зіткнення в Брюссельській конвенції 1910 р. та про допомогу та рятування в морі в 1910 р.

Створена одразу після Першої світової війни Міжнародна організація праці (International Labour Organisation, ILO) ініціювала запровадження специфічних правил щодо умов роботи у морі. У 1920 р. було прийнято Конвенцію про мінімальний вік для найму працювати як моряків на судах. У 1930 р. ILO розпочала першу кампанію проти «зручних» прапорів. Іншою організацією, створеною Лігою Націй, яка відігравала важливу роль у гармонізації стандартів, була Тимчасова комісія з транспорту та зв'язку (Temporary Transport and Communication Commission). Вона була ініціатором Женевської Конвенції 1923 за режимом морських портів (Geneva Convention on Maritime Port Regimes). У Лондоні роком пізніше були створені два технічні комітети у структурі цього агентства, один для дослідження проблем, викликаних положеннями щодо уніфікації реєстрового тоннажу, та інший для вивчення проблем морської навігації, огорожі фарватеру буями та освітлення узбережжя. Кульмінацією цих старань було ухвалення кількох міжнародних угод на Лісабонській конференції в 1930 р. Агентство продовжувало свою роботу до 1939 р.

Але загалом ініціативи, виявлені першій половині століття, були досить обмеженими. Весь цей період переважала у світовому масштабі перевага

Об'єднаного королівства. Тривалий час британський флот був найбільшим у світі, значно впливаючи на принципи та юридичні концепції. Лондон був визнаним місцем проведення всіх основних дипломатичних конференцій. Британський уряд, будучи єдиним депозитарієм конвенцій SOLAS, таким чином здійснював контроль за ревізіями 1929 та 1948 років. Британська практика фактично надихала значною мірою роботу міжнародних законодавців як щодо обладнання суден, так і правил навігації. Багато спостерігачів зайшли так далеко, що стверджують, що Об'єднане королівство фактично компенсувало всі встановлені вади на міжнародній арені.

Період після Другої світової війни став свідком поступового зменшення британської могутності та впливу. 1948 р. ознаменував поворотний момент у морській історії націй, коли 6 березня було підписано Конвенцію в Женеві про заснування Міжурядової морської консультативної організації (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, IMCO), яка мала взяти на себе відповідальність за проблеми безпеки. З 50-х років почало збільшуватися кількість міжнародних організацій та різних комісій, завданням яких було зменшення аварій на морі. Після цього почалося століття організацій, чие значення та вплив зростає поступово аж до наших днів.

Як свідчать історичні документи, виходити далеко в море та вивчати навколишній морський простір люди почали близько 16-18 століть до н. е. Таким чином, судноплавство, ймовірно, є одним із найбільш ранніх видів людської інтелектуальної діяльності. Розвиток сучасної судноплавної промисловості бере початок у середині XIX століття будівництвом торгових судів. Було знайдено основний проект суден із сталі, з паровим двигуном, що рухається гвинтом. Судновласники отримали швидкохідний, надійний морський транспорт, який не залежав від погоди та часу. На той час більшість судноплавного бізнесу здійснювалося з урахуванням «ризикованого» (венчурного) капіталу, створювалися консорціуми бізнесменів, які орендували судна реалізації перевезень. Виникли організації лінійного та рейсового (трампового) судноплавства. Основні елементи цієї ранньої транспортної системи все ще існують у сучасній судноплавній індустрії, але значно покращилися технологія, зв'язок, організація, альтернативні форми перевезення людей та товарів. Вони перетворили транспортну систему на дуже складну та динамічну професійну структуру, яка включає велику кількість організацій та підприємств і відноситься не тільки до судів, а й до підтримуючої індустрії та організації ринку виробничих операцій на морі.

Окрім великих торгових суден різних типів (їх нині у світовому флоті близько 50 тис.), у судноплавній індустрії працює приблизно стільки ж малих суден, а саме: буксири, землесоси, постачальники, пороми та ін. Світовий торговельний флот постійно поповнюється за рахунок новозбудованих судів. Щороку в експлуатацію вводяться близько півтори тисячі суден різних типів та розмірів. Таким чином, слідуючи за потребами міжнародної торгівлі, що

швидко розвивається, світовий морський транспорт розширюється кількісно і оновлюється якісно, використовуючи у своїй діяльності новітні досягнення в галузі суднобудування та приладобудування, інформаційних процесів, логістики, засобів і методів навігації, зв'язку та ін.

З початку зародження мореплавання люди визнали, що судам під час перебування у морі загрожують численні і різні за походженням небезпеки. Підтвердженням цьому була велика кількість випадків аварій і загибелі суден у процесі виконання ними виробничих та інших функцій. Тому з давніх-давен найважливішим обов'язком власників і екіпажів судів було забезпечення безпеки плавання за допомогою різних засобів і методів. При цьому накопичувалися та вивчалися дані про небезпечні для мореплавання фактори та розроблялися ефективні заходи захисту суден та людей на борту від їх впливу. В результаті було отримано вражаючі досягнення в частині проектування, будівництва та експлуатації суден, застосування яких у практиці мореплавання сприяло суттєвому зниженню аварійності на морі.

Особливо активно цей процес почав розвиватися після утворення Міжнародної морської організації (ІМВ) у 1948 році. Можна вважати, що в цей період у морському співтоваристві склався певний, досить чітко виражений системний підхід до забезпечення безпеки мореплавання, основний принцип якого – більш різнобічне та глибоке пізнання Світового океану, систематизація та аналіз наявних знань та досвіду плавання у різних його басейнах, розробка та вдосконалення методів та засобів, спрямованих на зниження аварійності на флоті. Поступово у світовому судноплаванні було сформовано сукупність нормативно-інформаційних документів у вигляді міжнародних угод, кодексів, посібників, які регламентують різні аспекти безпеки експлуатації суден. Системність підходу ІМО полягала в тому, що чинні правила та норми були спрямовані на досягнення певних цілей щодо безпеки на морі. Сформований комплекс обов'язкових для застосування документів носить запобіжний та приписний характер: у них містяться «розпорядження», виконання яких у різних умовах плавання дозволяє судовому персоналу завчасно вжити необхідних заходів, щоб запобігти розвитку небезпечної ситуації, яка може призвести до аварії.

Зрозуміло, це була не в повному розумінні цього слова концепція безпеки мореплавання, проте принципові положення цього підходу залишаються актуальними й у наші дні. Таким чином, в даний час основним шляхом підвищення безпеки експлуатації судів є застосування на практиці та підтримка на сучасному рівні ієрархічного комплексу нормативних документів: «Міжнародні конвенції та кодекси – регіональні документи та угоди – національні правила та вимоги судовласника – судові правила, інструкції, розпорядження капітана». Безперечно, такий підхід відіграв і відіграє зараз велику роль у зниженні аварійності світового флоту. Проте за кількісним зростанням торгового флоту, появою нових типів судів і видів

вантажів, обладнання суден новітніми системами навігації та засобами автоматики виникли і нові потенційні небезпеки, які за певних обставин можуть призвести до аварії. Отже, виникла потреба у систематичній коректурі діючих та створенні нових правил і норм, що стосуються безпеки операцій на морі. Цей процес переробки та збільшення кількості діючих обов'язкових вимог, норм та стандартів у сфері безпеки судноплавства триває й досі, що створює суттєві труднощі для їх застосування у практичній діяльності суднового персоналу.

Очевидно, і на це вказують приклади з практики, що спроба охопити за допомогою обов'язкових документів, що наказують, все різноманіття причин аварійних подій з судами і, таким чином, запобігти виникненню небезпечних ситуацій може викликати зворотний ефект. Тому в судноплавній індустрії йде активний пошук нових підходів до підвищення безпеки експлуатації суден. У зв'язку з цим слід зазначити, що, незважаючи на величезну кількість інформаційних матеріалів, присвячених питанням безпеки на морі, загальноприйнята концепція забезпечення безпеки мореплавання досі не вироблена. Очевидно, це пов'язано зі складною структурою та істотною динамікою світової морської галузі, її міжнародним характером, необхідністю обліку великої кількості різних факторів та вимог.

Водночас наявність науково обґрунтованої концепції морської безпеки дозволяє:

- а) вживати найефективніших заходів захисту судів, людей та природного середовища від дії небезпечних факторів;

- б) оперативно реагувати на зміни в умовах роботи флоту, застосування новітніх досягнень у галузі суднової техніки та технології;

- в) розробляти адекватні потребам практики методи підвищення безпеки експлуатації суден;

- г) цілеспрямовано та з урахуванням вимог на перспективу здійснювати підготовку кадрів плавскладу;

- д) забезпечити відповідну підтримку проголошеній ООН політиці переходу до сталого розвитку людства. Як відомо, у сенсі під концепцією розуміється система поглядів певне явище, спосіб розуміння, роз'яснення будь-яких явищ, основна ідея будь-якої теорії. Отже, концепція безпеки мореплавання – це система поглядів забезпечення такої, певне розуміння явищ, процесів, що стосуються забезпечення безпеки мореплавання. Метою розробки концепції безпеки мореплавання є формування цілісного уявлення про підходи, принципи, методи забезпечення безпеки суден та інших морських об'єктів, а також персоналу та навколишнього середовища в сучасних умовах виробничої діяльності. Вона базується на тому, що забезпечити абсолютну безпеку не можна, але можна досягти прийнятного рівня ризику, за якого небезпека мінімальна. Концепція безпеки мореплавання визначає цілі, завдання, принципи, основні заходи безпеки на морі, встановлює єдиний у цій галузі понятійний і технологічний апарат. Вона спрямована на формування

системи захисту морських суден від втрати ними морського стану внаслідок впливу небезпечних факторів, а також охорони людського життя на морі, захисту споруд на морі від зовнішніх та внутрішніх загроз.

Проведені дослідження та досвід мореплавання свідчать, що рівень безпеки операцій на морі залежить головним чином від взаємодії негативних та сприятливих факторів у наступних галузях забезпечення безпеки мореплавання: а) техніко-технологічної;

б) організаційно-управлінської;
в) антитерористичної (захищеності морських об'єктів від протиправних дій)

Не вдаючись у подробиці, відзначимо, що до основних засобів досягнення цілей у цих галузях належать такі:

- 1) Техніко-технологічний фактор:
 - своєчасне забезпечення всіх сторін, що беруть участь у мореплаванні, технічними стандартами та нормативами;
 - систематичний контроль та нагляд за технічним станом об'єктів технікотехнологічної безпеки мореплавання;
 - планово-попереджувальне обслуговування та ремонти об'єктів безпеки мореплавання;
 - забезпечення (стимулювання) науково-технічного прогресу на морському транспорті;
 - кадрове та ресурсне забезпечення діяльності підприємств та організацій, зайнятих в операціях на морі.
- 2) Організаційно-управлінський фактор: створення та вдосконалення методів організації та управління безпечною експлуатацією судів та запобігання забрудненню природного середовища;
 - організаційно-управлінське забезпечення пошуку та рятування бідних на морі;
 - застосування на об'єктах морської безпеки методології оцінки та управління ризиками;
 - формування на судах та в компаніях елементів «культури» безпеки;
 - організація регулярного контролю застосування на судах, підприємствах та установах галузі міжнародних стандартів та нормативів безпеки.
- 3) Антитерористичний фактор:
 - міжнародні договори щодо боротьби з незаконними діями, спрямованими проти безпеки морського судноплавства;
 - національні законодавчі акти проти тероризму на морі;
 - науково-технічне співробітництво держав, створення єдиної системи спостереження надводної обстановкою на морі;
 - створення загальновизнаної договірноп правової бази з питань

самооборони судів та захисту морського судноплавства від збройних нападів;
— відповідна сучасним вимогам підготовка правоохоронних органів, покликаних боротися зі злочинними діями на морі.

Очевидно, що це далеко не повний список заходів, які повинні бути позначені в рамках концепції безпеки мореплавання. Остання, таким чином, є перспективною організаційно-технічною стратегією забезпечення безпеки на морі з використанням комплексу методів і засобів, що відповідають сучасним вимогам. Очевидно, що дана концепція, яка формується під тиском численних, різноманітних і нерідко суперечливих факторів, виходячи з потреб світового господарства, що складаються у світі політичних, економічних, екологічних умов, не повинна являти собою застиглу форму з встановленим вмістом, що назавжди. Навпаки, умови мореплавання як виду діяльності, що обслуговує потреби людства, вимагають, щоб концепція безпеки мала гнучкий характер.

Практична реалізація положень концепції повинна здійснюватися за підтримки та під контролем держав, які володіють флотом, шляхом безумовного застосування на об'єктах морської галузі відповідних стандартів, правил, норм та методів, що регламентуються міжнародними та національними документами безпеки на морі. Вироблений у процесі еволюційного розвитку «передбачуваний» підхід до забезпечення безпеки мореплавання та розроблені для його практичного застосування нормативно-правові документи, як і раніше, займатимуть центральне місце в концепції безпеки операцій на морі. Існуючі стандарти та правила безпечної експлуатації суден повинні бути доповнені правилами, що відображають сучасні умови мореплавання та нові методи та засоби захисту суден, людей та природного середовища від впливу несприятливих та небезпечних факторів.

Безсумнівно, цей короткий огляд не охоплює всіх тих відомостей, яким має бути визначено місце в концепції морської безпеки. Формування Концепції – складний, трудомісткий, постійний процес, який має здійснюватись усіма учасниками транспортних операцій на морі.

За даними ЮНКТАД, морським транспортом перевозиться 80% товарів та вантажів за обсягом та 70% - за вартістю. Тому рівень аварійності флоту-критичний чинник для глобальної економіки та об'єкт пильної уваги страховиків.

Статистика говорить про те, що за останні два роки кількість щорічних втрат суден стабілізувалася і вперше опустилася нижче за 100.

За останні 10 років судів загинуло на 45% менше, 123 у 2005-му проти 85 у 2015-му, а порівняно з минулим роком статистика покращала на 3% (88 проти 85). Проте продовжує турбувати регіональний диспаритет. За останнє десятиліття епіцентром втрат світового флоту стали морські води Південного Китаю, Індонезії, Індокитаю та Філіппін. У 2015 році тут загинуло 22 судна, що склало чверть усіх аварій корабля за рік. Рік у рік зростає кількість загиблих суден і в районі Східного Середземномор'я та на Чорному морі. За останнє

десятиліття воно подвоїлося і до 2015 року досягло одинадцяти одиниць за рік.

Понад 60% усіх втрат становлять вантажні (36 од.) та рибальські судна (16 од.). Середній вік загиблих судів становив 29 років. Головною причиною загибелі стала втрата плавучості, причому 75% суден (63 од.) затонуло в погану погоду, що на 25% вище за середньорічні втрати. Особливо неприємно те, що судна стали частіше гинути разом із вантажем. Це підтверджує вічну істину про те, що з морем не жартують.

У 2016 році було зареєстровано 2687 аварійних випадків та інцидентів, що на 4% нижче від середньорічного рівня. 484 аварійні випадки сталося у Східному Середземномор'ї та на Чорному морі. Тут працюють близько двох із половиною тисяч судів. Півтори тисячі їх старше 20 років, серед яких 800-старше 30 років. Незважаючи на Міжнародну федерацію транспортних робітників (ITF), що проводиться протягом ряду років, акцію «Чорне море - море ганьби», рівень аварійності в регіоні залишається високим. МФТ звернула увагу всього світу на десятки покинутих суден у Чорноморському басейні та тяжке становище молдавських, українських, турецьких, російських, болгарських екіпажів та їхніх сімей. Разом із морями, що омивають Британські острови, Північним морем, протокою Ла-Манш, Біскайською затокою в цьому регіоні Європи сталася третина всіх аварій за минуле десятиліття.

36% всіх аварій та інцидентів відбувається через виходу з ладу машин і механізмів, що каже про небажання судновласників нести витрати на підтримку технічного стану флоту в наш досить складний в економічному відношенні період, а також про прагнення економити на екіпажах.

Найчастіше аварії трапляються у четвер, а субота вважається найбезпечнішим днем тижня для виходу в море. Найнещасливішою назвою стало ім'я судна «Фенікс». Воно особливо часто миготить у доповідях про аварії. Балкер Los Llanitos завдовжки 215 м, дедвейтом 71 665 т, валовою місткістю 38 105 т вийшов з мексиканського порту Мансанільйо, але за добу його наздогнав ураган «Патрісія». Потужності двигуна, щоб протистояти тиску стихії, не вистачило, і 24 жовтня 2015 року судно було викинуто на скелі поблизу селища Барра де Навідад (тихоокеанський берег Мексики). Наступним за розміром «утоплеником» став балкер під назвою Rapamach Trader грецьких судновласників валовою місткістю 35 890 т, побудований в 1990 році. Судно загинуло в Червоному морі 8 березня 2015 року від надходження води всередину корпусу після посадки на мілину під час прямування на ремонт. Американський ролкер-контейнеровоз EL Faro валовою місткістю 31 515 т, споруди 1975 року вранці 30 вересня 2015 року вийшов з Джексонвілла (Флорида) в Пуерто-Ріко з вантажем 391 контейнер, 294 трейлери та 33 членів), коли ураган «Хоакін», що набирає сили, був за кілька сотень миль на схід. Коли капітан судна зв'язався з призначеною особою компанії з доповіддю про головний двигун, що зупинився, і виник крени 15 градусів, воно знаходилося за 36 миль на північний схід від Багам майже в «очі

бурі». Потім компанія оголосила про втрату судна разом із усім екіпажем. EL Faro був знайдений на дні за допомогою гідрографічних суден з автономними підводними апаратами лише 31 жовтня, для чого потрібно було прочесати площу 630 кв. км. Уроки катастрофи з усією наочністю показали,

190-метровий балкер Bulk Jupiter під багамським прапором валовою місткістю 31 256 т та віком 10 років 30 грудня 2015 р. вийшов з порту Куантан (Малайзія) з вантажем 46 400 т бокситів навалом та екіпажем, що складається з 9 екіпажів. 2 січня за 150 миль від берегів В'єтнаму судно несподівано затонуло, причому сигнал лиха був прийнятий японським, а не в'єтнамським СКЦ. Контейнеровоз ZIM Asia виявив шлюпку та рятувальний пліт цього судна, які виявились порожніми. Пізніше в тому ж районі моря буксиром OLNK Muttrah було врятовано єдиного моряка, який і підтвердив долю судна. Інші 18 членів екіпажу загинули.

У Міжнародному кодексі ІМВС боксити наведені у розділі С як вантажі з низькою небезпекою розрідження. Але на думку експертів страхового клубу London P&I, алюмінієва руда походженням з Бразилії та Малайзії може розріджуватись, що підтвердилося загибеллю судів Vinalines Queen та Trans Summer кілька років тому. У зв'язку з цим на сесії Комітету з безпеки на морі, що відбулася в червні 2015 року в Лондоні, до кодексу ІМВС було внесено відповідні поправки. Слід також врахувати, що не в усіх портах світу ще є належним чином обладнані лабораторії для визначення вологості відповідно до вимог ІМО.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бюлетень матеріалів наукової конференції «Візуалізація даних математичного моделювання у завданнях психофізіології». - Одеса: УкрНДІ медицини транспорту, 2015.
2. Microsoft Excel-2010 Аналіз та візуалізація даних. Вирішення практичних завдань / О. В. Колешова, 2012.
3. Навчальний посібник із курсів «Диференціальна психологія. Психофізіологія». Е. М. Псядло. Одеський національний університет ім. І.І.Мечнікова. О., 2004. 215 с. Бібліографія: с. 13-123.
4. Лідерство в судновому екіпажі / Є. В. Костиця, В. П. Топалов, Л. А. Позолотін, В. Г. Торський. Одеса: Астропринт, 2011. 128 с.
5. Ризики в судноплавстві / В. П. Топалов, В. Г. Торський. Одеса: Астропринт, 2007. 368 с.
6. Додаткові зміни до МКУБ, внесені Резолюцією КБМ ІМВ MSC 353(92), що набули чинності з 01.01.2015 р.
7. Рекомендації ІМВ, Резолюція КБМ ІМВ А.854(29) «По входу в замкнуті приміщення на судах».

Наукове видання

Південноукраїнські наукові студії: збірник матеріалів VIII Всеукраїнської конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених (Одеса, 17–19 листопада 2025 р.) / ДЗ «Південноукраїнський національний педагогічний університет імені К. Д. Ушинського», кафедра філософських і соціологічних студій та соціокультурних практик; Південно-Українське відділення Соціологічної асоціації України, Нац. ун-т «Одеська політехніка», Нац. ун-т «Чернігівська політехніка», НТУ «Дніпровська політехніка», Міжнародний університет; відп. ред. та укладач: Петінова О. Б. Одеса: ПНПУ імені К. Д. Ушинського, 2025. 336 с.