

УДК656.61:629.7.019.3  
DOI: 10.34046/aumsuomt92/4

## ЦЕЛЕВАЯ УЧЕБНАЯ ПРОГРАММА «ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ЭЛЕМЕНТ И БЕЗОПАСНОСТЬ МОРЕПЛАВАНИЯ»

*А. Н. Томилин, доктор педагогических наук, профессор*  
*А. Л. Боран-Кешишьян, кандидат технических наук, доцент*  
*Р. Р. Туктаров, кандидат технических наук, доцент*  
*Е. В. Хекерт, доктор технических наук профессор*

В предлагаемой работе, на основе подходов современных ученых рассматривается проблема о целесообразности внедрения в учебный процесс морских учебных заведений целевой программы, направленной на освоение всеми категориями моряков и будущими специалистами морского транспорта сущности феномена «человеческий элемент» и путей снижения его негативно влияния на безопасность мореплавания. Такая практика уже применяется в российской авиации, а также на Украине.

**Ключевые слова:** аварийность, безопасность мореплавания, целевая учебная программа, человеческий фактор, человеческий элемент, экипаж судна.

In the proposed work, based on the approaches of modern scientists considers the problem on expediency of introduction in educational process of marine schools target program aimed at the development of all categories of seamen and future specialists of sea transport of the entity of the phenomenon "human element" and ways to reduce its negative impact on the safety of navigation. This practice is already used in Russian aviation, as well as in Ukraine.

**Keywords:** accident rate, safety of navigation, target training program, human factor, human element, ship's crew.

**Введение.** Морской транспорт играет очень важную роль в жизнедеятельности почти всех государств мира. С каждым годом растет количество современных судов, оснащенных по последнему слову судостроения и морской техники, соответствующих требованиями Международной морской организации (ИМО). Несмотря на экономический кризис, доля перевозки различных морских грузов не уменьшается, что связано с экономичностью и способностью перевозить любые грузы, в том числе и достаточно крупные. Кроме того, большое значение этот вид перевозки имеет в межконтинентальной торговле. В некоторые государства доставить груз можно только по воде.

Морская деятельность очень востребованная, полезная, серьезная, но в то же время сложная и опасная профессия. На морях и реках не редки аварии и происшествия, связанные с гибелью судов и людей, потерей груза, нанесению существенного вреда морской среде.

Предпринятые ИМО конструктивные меры по совершенствованию нормативно-правовой базы сохранения человеческой жизни на море и обеспечения высокого уровня безопасности мореплавания, что выразилось в внесении кардинальных поправок в Международных конвенциях СОЛАС-74, ПДНВ-78 и др. дали свои ощутимые результаты. По сравнению с 60 – 70-ми годами XX века количество аварий, в том числе и очень серьезных аварий уменьшилось более чем в 2,2 раза. Произошли существенные сдвиги в профессиональной подготовке морских специалистов, организации их систематической переподготовке и регулярном повышении квалификации, профессиональном отборе, медицинских осмотрах, комплектовании экипажей.

К сожалению, аварийности на морском транспорте все еще сохраняется, о чем свидетельствуют статистические сведения о состоянии аварийности на судах, плавающих под флагом Российской Федерации (табл. 1) [9].

Таблица 1 – Сведения об аварийности с судами, плавающими под флагом РФ, на море и ВВП за период с 2014 по 2018 годы

Показатель	Период					Всего
	2014	2015	2016	2017	2018	
МОРЕ						
Всего аварийных случаев	45	72	82	84	103	386
Очень серьезные аварии	1	5	4	8	4	22
Аварии	44	67	78	76	99	364
ВВП						
Количество аварий	4	7	6	5	1	23
Количество травмированных	5	-	3	-	-	8
Количество погибших	3	5	2	2	1	13
Всего на водном транспорте (морском и речном)						
Всего аварий	49	79	88	89	104	409
Количество травмированных	5	1	8	6	5	25
Количество погибших	7	91	24	24	41	193

Как видим из табл. 1 только за пятилетний период – с 2014 по 2018 годы, на судах отечественного флота было совершено 409 аварийных случаев, в среднем около 82 аварии в год! Наиболее сложным оказался 2018 год, в течение которого только судами морского транспорта было совершено 103 аварийных случая, из них 4 очень серьезные.

За этот же пятилетний период совершено 22 очень серьезных аварий. В среднем по 4 аварии в год.

Тревогу вызывает наличие двух негативных тенденций:

- *первая*: неуклонный ежегодный рост количества аварий на судах морского транспорта. Если в 2014 году количество аварийных случаев составило 45, то к концу 2018 года их было совершено 103. Увеличение составило более чем в два раза.

Динамика негативного роста количества аварий на отечественных судах за пятилетний период: с 2014 по 2018 годы приведена на рис. 1;

- *вторая*: наличие, сохранение и рост значительного числа гибели людей на морском и речном транспорте. За пять лет по разным причинам погибло 193 человека!

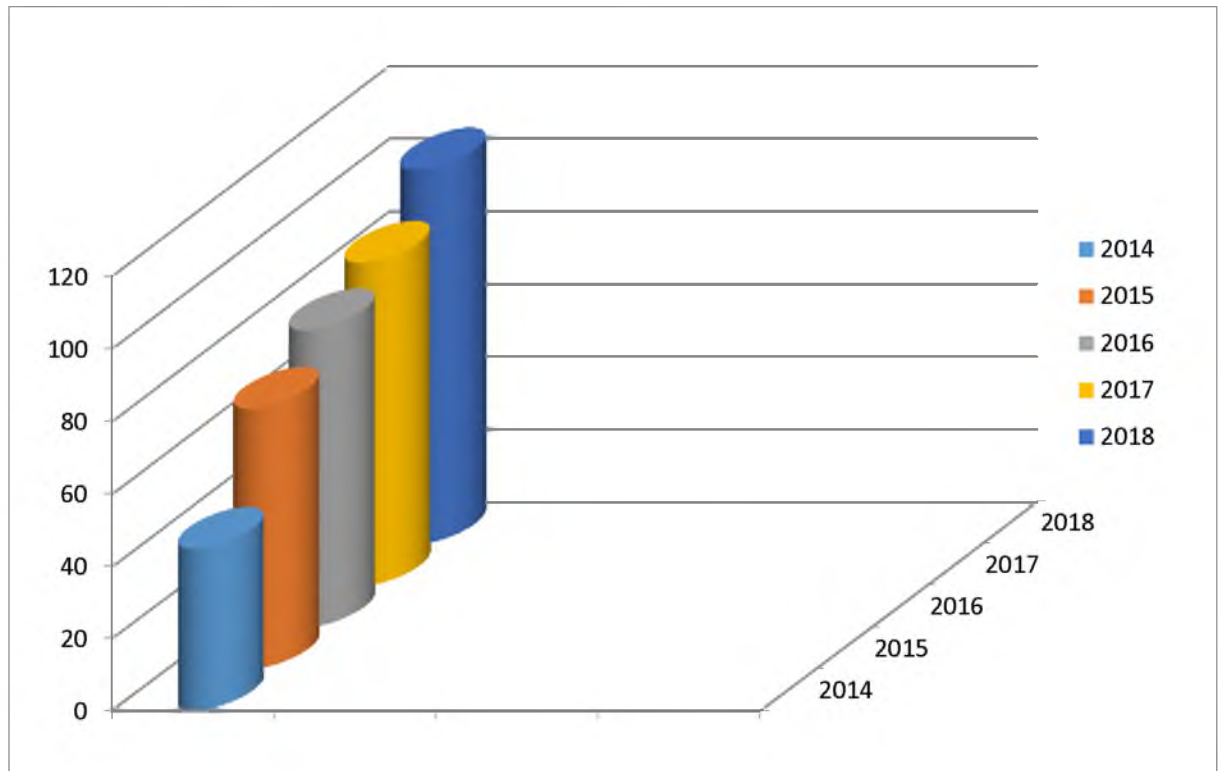


Рисунок 1 – Динамика роста количества аварий на судах, плавающих под флагом Российской Федерации за 2014-2018 годы

Согласно выводам Ространснадзора, основными причинами произошедших аварий в 2018 году являются [9]:

*а) навигационных аварий:*

- низкий уровень профессионализма части судоводителей, безответственность при исполнении прямых функциональных обязанностей, следствием чего являются создание чрезвычайных и аварийных ситуаций;
- недостатки в организации ходовой навигационной вахты и штурманской службы на судах;
- несоблюдение общепринятых приемов и способов управления судном со стороны судоводителей;
- не учет гидрометеорологических особенностей района плавания и стоянки судов;

- ошибки восприятия обстановки.

*б) аварий, связанных с повреждением судовых устройств и механизмов:*

- несоблюдение Правил технической эксплуатации морских судов, Правил технической эксплуатации судовых технических средств и конструкций, Положения о технической эксплуатации судов рыбной промышленности и должностных инструкций;
- несоблюдение Правил взрывопожаробезопасности.

*в) аварий, повлекших гибель членов экипажа:*

- несоблюдение правил техники безопасности в процессе морской практики и

жизнедеятельности, а также при рыбопромысловых операциях.

2) *аварий, повлекших получение тяжких телесных повреждений:*

- несоблюдение правил техники безопасности членами экипажей судов и особенно при рыбопромысловых операциях.

Получается, что сегодня, аварийность происходит в основном только по вине персонала судов. Судовладельческие компании и экипажи судов в борьбе за безаварийность и безопасность мореплавания вышли на конечный рубеж, когда пресловутый «человеческий фактор» или точнее сказать «человеческий элемент» достиг своего апогея – 100%!

В создавшихся условиях напрашивается вопрос: что надо сделать, чтоб приостановить череду аварийности по вине членов экипажа?

По единодушному мнению авторов, корень всех причин кроется в непонимании сущности «человеческого элемента» всеми категориями моряков и легковесном отношении к причинам его возникновения, существования и негативного проявления. Что и говорить, если в профессиональной среде до сих пор нет твердой и полной ясности как именовать данный негативный феномен – «человеческий фактор» или «человеческий элемент», какова его сущность, структура, характерные особенности, признаки проявления и т.д.

Подобная практика уже применяется на Украине. Так, в Одесской государственной морской академии читается курс «Человеческий фактор на море» (Bridge resource management). Курс разработан С.М. Стадниченко [12] и позволяет расширить знания выпускников и членов экипажей судов в сфере психофизического поведения, изучения правил поведения на борту судна, на мостике по снижению негативного влияния человеческого фактора в соответствии с регуляциями ИМО.

Богатый опыт снижения негативного воздействия человеческого фактора накоплен в российской авиации. К примеру, такие занятия проводятся с курсантами Московского государственного технического университета гражданской авиации. Для специалистов авиационной индустрии разработаны курсы повышения квалификации авиационного персонала по направлению «Человеческий фактор» на кафедре «Безопасности полетов и жизнедеятельности» с 2016 года и включают следующие модули: модуль 1 – для преподавателей АУЦ; модуль 2 – для руководящего состава; модуль 3 – для специалистов, осуществляющих техническое обслуживание воздушных судов.

Сложившееся положение дел, связанная с высокой аварийностью на судах и гибели моряков в процессе их эксплуатации настоятельно требует пересмотра всего комплекса организационно-профилактической деятельности в морской индустрии, выделения данного феномена в процессе профессиональной подготовки морских кадров в отдельное направление, отдельную учебную дисциплину, что позволит организовать изучение всеми курсантами в процессе обучения в вузе сущности «человеческого элемента». С членами экипажей судов такое изучение целесообразно осуществлять на специальных курсах по такой же целевой программе.

**Научное обоснование целевой учебной программы формирования понимания у персонала судов сущности «человеческого элемента» и негативных особенностей его проявления.**

Термин «целевая программа» в различных сферах отечественной и западной науки применяется уже давно. Он активно используется в экономике, социологии, психологии, педагогике и др. Первоначально такой термин применялся в американской экономической науке. Об этом пишет в авторском экономическом словаре Дж. Блэк, в котором термин «целевая программа» (entitlement program) трактуется как «американский термин, обозначающий программу государственных расходов, получатели средств по которой имеют законодательно закрепленное право на соответствующие выплаты» [15].

Впоследствии термин «целевая программа» стал активно использоваться и в других науках, в том числе в образовании и воспитательной деятельности. В образовании применяются также термины «учебная программа», «программа образовательная», «программа модульная», «программа рабочая». Все они представляют интерес для рассматриваемой темы.

С целью уяснения сущности рассматриваемого термина проведем контент-анализ научных словарей и энциклопедий (табл. 2).

Анализ результатов контент-анализа показывает, что авторы-составители научных словарей выделяют различные виды программ, в том числе целевую, учебную, образовательную, рабочую и модульную. Общим для всех них является понимание их сути как нормативного, руководящего документа, устанавливающего объем содержания объема знаний, умений и навыков, подлежащих усвоению каждым обучающимся за определенный период времени.

Таблица 2 – Итоги проведенного контент-анализа

Источник	Дефиниция
Англо-русский энергетический словарь [1]	<i>Целевая программа</i> это директивный и адресный документ, увязывающий действия разных организаций и лиц-соисполнителей, независимо от их ведомственной подчиненности, по срокам выполнения этапов работ и выделяемым ресурсам
Педагогический словарь [3]	<i>Программа учебная</i> – нормативный документ, в котором определяется круг основных знаний, навыков и умений, подлежащих усвоению по каждому отдельно взятому учебному предмету; логика изучения основных идей с указанием последовательности тем, вопросов и общей дозировки времени на их изучение
Педагогический энциклопедический словарь [7]	<i>Программа образовательная</i> – документ, определяющий содержание образования всех уровней и направленности
Словарь современных педагогических терминов [10]	<i>Программа модульная</i> – система средств, приемов, с помощью и посредством которых достигается конечная цель обучения
Словарь основных терминов ФГОС [1]	<i>Программа рабочая</i> – нормативно-управленческий документ образовательного учреждения, характеризующий систему организации образовательной деятельности педагога.

Существенную информацию для уяснения рассматриваемого феномена можно почерпнуть из трудов отечественных ученых и исследователей. Так, П.И. Пидкасистый выделяет программу авторскую учебную как «вид программы, отличающейся логикой построения курса, глубиной понимаемых вопросов, теорий и характером их освещения автором программы» [6, с. 251]. С.Н. Томилина [13] определяет целевую программу как нормативный документ, утвержденный соответствующим руководителем и определяющий объем, порядок, содержание и последовательность педагогического процесса, направленного на формирование у учащейся молодежи высоких личностных качеств. Согласно позиции В. В. Туртушова «целевая программа» есть некий «документ, в котором содержится определенные по содержанию, ресурсам, исполнителям и срокам осуществления комплекс мероприятий, направленных на достижение единой цели, решение общей проблемы» [14].

Анализ подходов П.И. Пидкасистого, С.Н. Томилиной, В.В. Туртушова и др. позволяет нам вычлнить характерные особенности целевой учебной программы, применяемой в интересах обучения какой-то категории обучающихся. Такая программа по своим целям, задачам и функциям должна:

- представлять собой нормативно-управленческий документ, соответствующий требованиям законодательной базы России, который может разрабатываться в морском вузе и должен быть утвержден его соответствующими руководителем;
- определять стратегию деятельности профессорско-преподавательского состава;

- предусматривать удовлетворение актуального запроса потребителей образовательных услуг – курсантов, студентов и слушателей курсов повышения квалификации;

- выступать как комплекс приемов по обеспечению эффективного взаимодействия всех участников образовательного процесса в достижении поставленных целей и получении проектируемых результатов;

- отвечать потребностям и интересам обучающихся, обогащать их необходимыми знаниями, навыками и умениями;

- содействовать формированию и развитию определенных личностных качеств, необходимых для профессиональной деятельности, а также активных действий в экстремальных и чрезвычайных ситуациях;

- регламентировать систему деятельности профессорско-преподавательского состава профессорско-преподавательского состава и обучающихся, включающую намеченную цель, задачи, направления работы, ожидаемые результаты.

Важнейший компонент целевой учебной программы является её цель, понимаемая как «представление о результате деятельности» [6].

Требования, предъявляемые к цели программы:

- *специфичность* (должна соответствовать требованиям ИМО и Минтранса РФ);
- *достижимость* (должна быть реальной и потенциально достижимой);
- *измеряемость* (должна предусматривать существование возможности проверки достижения цели);
- *привязка к временному графику* (должен быть установлен конкретный срок изучения программы и этапы её реализации).

В образовательной практике применяются различный состав компонентов содержания целевой учебной программы. Это могут быть учебные модули, блоки или разделы. Деление разрабатываемой целевой учебной программы на разделы будет самым рациональным.

Целевая программа может состоять из следующих разделов [8]:

- характеристика проблемы, на решение которой направлена целевая программа;
- основные цели и задачи целевой программы с указанием сроков и этапов ее реализации, а также целевых индикаторов и показателей;
- перечень программных мероприятий;
- обоснование ресурсного обеспечения целевой программы;
- механизм реализации целевой программы;
- оценка эффективности целевой программы.

Встречается и другой состав целевых программ. В частности, З.А. Ларченкова [5] приводит следующий состав целевой учебной программы: актуальность, цели и задачи, этапы и сроки, механизм реализации, перечень мероприятий, ожидаемый результат, критерии эффективности. С.Н. Томилина разработала целевую учебную программу, в состав которой включила пояснительную записку и четыре учебных блок-модуля: «установочный» (установки на формирование личностных качеств и добросовестную профессиональную деятельность); «историко-культурный» (изучение истории и традиций Отечества); «воспитательно-процессуальный» (практика воспитательной работы); «культурно-досуговой» (мероприятия культурно-досуговой работы) [13].

Как видим, каждый автор включает в содержание целевой учебной программы различный состав блоков или разделов, но все они направлены на концентрацию усилий по расширению и обогащению теоретической подготовки обучающихся, наделению их необходимыми умениями и навыками практической деятельности, т.е. сконцентрированы на эффективное достижение намеченной цели.

Таким образом, целевая учебная программа, направленная на изучение сущности и специфики человеческого элемента является нормативно-правовым документом, целенаправленным на обогащение знаниями навыками и умениями персонала судов, потребных для профессиональной морской деятельности, применение которых на практике позволят снизить аварийность и гибель людей на морском транспорте.

Содержание такой целевой учебной программы должна включать следующие разделы: «*вводный*» (включает: актуальность, анализ аварийности на морском транспорте, цель, задачи и установки на изучение программы, требования к результатам освоения программы); «*нормативно-правовой*» (предусматривает: изучение руководящих документов ИМО и РФ по теме); «*теоретический*» (содержит: основные положения теории «человеческого элемента»); «*деятельностный*» (практические и лабораторные занятия); «*итоговый*» (контроль уровня овладения целевой учебной программы).

#### **Основные положения целевой программы «Человеческий элемент и безопасность мореплавания».**

С учетом вышеизложенного нами была разработана авторская целевая учебная программа «Человеческий элемент и безопасность мореплавания».

*Направленность целевой программы:* Образовательная деятельность в области человеческого элемента для морских и речных специалистов, осуществляющих свою профессиональную деятельность в морской индустрии, на судах морского и речного транспорта.

*Цель программы:* формирование высокой компетентности морских специалистов в отношении «человеческого элемента», уяснения его сущности, структуры, признаков проявления и умения снижения его негативного влияния на безопасность мореплавания.

*Задачи программы:*

1. Систематизация знаний по проблеме человеческого элемента в деятельности морского транспорта.
2. Воспитание личностной профессиональной ответственности морских специалистов.
3. Уяснение признаков аварийности и признаков проявления человеческого элемента.
4. Понимание последовательности ошибок и их развития.
5. Ознакомление с политикой снижения ошибок в профессиональной деятельности персонала судов.
6. Формирование понимания возможности контроля человеческого элемента.
7. Осознание профессионализма, роли лидерства и руководства, решительности, настойчивости и высокой ответственности в недопущении развития аварийной ситуации по вине человека.

Содержание целевой учебной программы «Человеческий элемент и безопасность мореплавания» приведено в табл. 3.

Таблица 3 – Содержание целевой учебной программы «Человеческий элемент и безопасность мореплавания»

№п/п	Мероприятия	Форма	Ко-во часов
1	2	3	4
<b>Раздел I. «Вводный» (включает: актуальность, анализ аварийности на морском транспорте, цель, задачи и установки на изучение программы, требования к результатам освоения программы)</b>			
1.	Введение. Аварийные ситуации, состояние аварийности на морском транспорте и их причины	Лекция	2
2.	Первичная диагностика обучающихся по методике А.Н. Томилина	Анкетирование	1
<b>Итого по разделу</b>			<b>3 часа</b>
<b>Раздел II. «Нормативно-правовой» (предусматривает: изучение руководящих документов ИМО и РФ по теме)</b>			
1.	Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года СО-ЛАС (текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками).	Практическое занятие	1
2.	Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ-78) с поправками	- // -	1
3.	Резолюция ИМО А.772(18). Факторы усталости при укомплектовании экипажей и обеспечении безопасности.	- // -	1
4.	Резолюция ИМО А.858(20). Концепция человеческого элемента, принципы и цели организации	- // -	1
5.	Резолюция ИМО А.884(21). Поправки к кодексу проведения расследования аварий и инцидентов на море	- // -	1
6.	Резолюция ИМО А.947(23) Принципы и цели организации в отношении концепции человеческого элемента	- // -	1
7.	Конвенция МОТ №180 «О продолжительности рабочего времени моряков и укомплектовании судов экипажами».	- // -	1
8.	Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море	- // -	1
9.	Положения о порядке расследования аварий или инцидентов на море: утверждено приказом Минтранса России от 8 октября 2013 г. N 308	- // -	1
10.	Итоговое собеседование		1
<b>Итого по разделу</b>			<b>10 часов</b>
<b>Раздел III. «Теоретический» (содержит: основные положения теории «человеческого элемента»)</b>			
1.	Человеческий фактор или человеческий элемент	Беседа	2
2.	Человеческий элемент: сущность. Структура, признаки проявления	Лекция	2
3.	Утомление как доминирующая причина человеческих ошибок	Лекция	2
4.	Стресс и особенности воздействия стресса на работников плавсостава в условиях работы в море	Лекция	2
5.	Факторы, влияющие на поведение человека на судне.	Дискуссия	2
6.	Методы профилактики негативного влияния человеческого элемента	Лекция	2
7.	Прием и передача информации	Деловая игра	2
8.	Коммуникативная компетентность	Тренинг	2
9.	Системный подход к оценке потенциальной эффективности и управлению рисками	Лекция	2
10.	Итоговое собеседование		2
<b>Итого по разделу</b>			<b>20 часов</b>
<b>Раздел IV. «Деятельностно-диагностический (направлен на формирование аналитических и диагностических навыков, умений ориентироваться в сложной обстановке и принятию верного решения)</b>			
1.	Разбор столкновения пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» и т/х «Петр Васев»	Практическое занятие	2
2.	Выявление деловых и личностных качеств работников при помощи профессионально-психологического тестирования	- // -	2
3.	Выявление склонности к совершению противоправных/немотивированных/рискованных поступков по результатам тестирования.	- // -	2
4.	Оценка психологической совместимости работников на основе учета их психо/социотипа.	- // -	2
5.	Контроль и наблюдение как форма деятельности комсостава по предотвращению негативного выполнения функциональных обязанностей персоналом судов	- // -	2

№п/п	Мероприятия	Форма	Ко-во часов
1	2	3	4
6.	Принятие решений в аварийной и чрезвычайной ситуации	Деловая игра	2
7.	Выявление и воспитание лидеров, оценка их вклада в организацию деятельности по обеспечению безопасности мореплавания и снижению негативного влияния человеческого элемента.	Беседа	1
8.	<i>Итоговое собеседование</i>		1
<b>Итого по разделу</b>			<b>14 часов</b>
<b>Раздел V. «Итоговый» (контроль уровня овладения целевой учебной программы)</b>			
1.	Итоговая диагностика обучающихся по методике А.Н. Томилина	Анкетирование	1
2.	<i>Итоговое собеседование</i>		2
Итого по разделу			<b>3 часа</b>
<b>Итого по целевой учебной программе</b>			<b>50 часов</b>

*Этапы реализации целевой учебной программы:*

- *входной* (проведение первичного тестирования обучающихся по методике А.Н. Томилина, обработка эмпирических данных, подготовка достоверных и аргументированных выводов);

- *изучения обучающимися разделов программы* (освоение обучающимися тематикой целевой программы с целью формирования основательной базы понимания человеческого элемента, специфики его проявления и умений предотвращения его негативного развития);

- *заключительный* (итоговое тестирование обучающихся по методике А.Н. Томилина, обработка эмпирических данных, разработка на их основе достоверных и аргументированных выводов; коррекция программы).

*Механизм реализации целевой учебной программы:* Исполнение целевой учебной программы осуществляется факультативно, на добровольной основе.

*Формы контроля:*

- промежуточный – устный опрос;
- итоговый – зачет.

*Оценка эффективности реализации целевой учебной программы* производится на основе оценочных показателей, включающих содержательный и организационный показатели, результативность её освоения обучающимися.

*Конечным итогом* реализации целевой учебной программы «Человеческий элемент и безопасность мореплавания» должен стать высокий уровень знаний о сущности, содержании, признаках и последовательности проявления человеческого элемента, готовности моряков противодействовать его развитию, проявляемый в практической деятельности на судах морского транспорта.

### **Рекомендации по внедрению в учебный процесс морского вуза новой учебной дисциплины – Человеческий элемент на море.**

Опыт учебных заведений гражданской авиации и ГБТ, проведенной на кафедре Безопасность жизнедеятельности ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова позволяет предложить в качестве рекомендации – внедрить в учебный процесс морских учебных заведений изучение курса «Человечий элемент на море».

Пример учебно-тематического плана такой дисциплины приведен в табл. 4.

Такую подготовку целесообразно проводить и со всеми категориями персонала судовладельческих компаний и портов на базе ИПК ФБОУ ВО «ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова».

В процессе обучения курсанты и слушатели получают систематизированные знания по следующим вопросам:

- понятие человеческого элемента на морском транспорте;
- нормативно-правовые документы, регламентирующие подготовку персонала судов в области человеческого элемента;
- психология морского труда;
- психофизиологические характеристики плавсостава человека;
- факторы, влияющие на работоспособность персонала судов;
- основные причины человеческих ошибок;
- знания в области привития понятия «безопасная морская культура»;
- возрастающая роль человеческого элемента;
- рекомендации по организации работы в группе, на мостике, в составе специальных групп (АСГ, АП и др.) с учетом индивидуальных – личных характеристик (для руководящего состава);
- причины ошибок человека при выполнении работ по техническому эксплуатации, обслуживанию и ремонту морской техники.

Таблица 4 – Учебно-тематический план

Наименование разделов	Всего часов	Лекции	Практич. занятия	Самост. работа
1. Введение. Аварийные ситуации, состояние аварийности на морском транспорте и их причины	2	2	-	-
2. Человеческий элемент: концепция и определение	2	2		1
3. Нормативно-правовые документы ИМО и РФ о человеческом элементе	2		2	
4. Психофизиология деятельности морского специалиста	2	2		1
5. Типичные ошибки морского специалиста и как их избежать. Неуверенность и риск на рабочем месте.	2	2		1
6. Разбор столкновения пассажирского парохода «Адмирал Нахимов» и т/х «Петр Васев»	2		2	
7. Факторы, влияющие на работоспособность персонала судов.	2		2	1
8. Надежность оператора-судоводителя (вахтенного помощника капитана)	2	2		1
9 Внешние факторы: морская среда	2		2	
10. Эргономические аспекты безопасности мореплавания	2		2	
11. Коммуникации и взаимоотношения на судне.	2		2	1
12. Безопасная морская культура	2	2		1
13. Решительность, ответственность, стиль руководства и лидерства и их проявление	2	2		1
14. Стресс как результат усталости от профессиональной нагрузки и его влияние на мореплавание. Управление стрессом.	2	2		1
15. Общение и инструктажи	2		2	
16. Итоговая аттестация	2	-	Зачет	
Итого	32	16	14	10

Учебная программа разработана на основе законодательства Российской Федерации с учётом требований Международной морской организации (ИМО).

Итоговая аттестация: зачет.

Таким образом, овладение основными положениями целевой программы может рассматриваться как предпосылка формирования не только высокого уровня патриотизма курсантов, но и совершенствования профессиональной направленности личности будущего офицера транспортного флота, раскрытие которой происходит уже в процессе профессиональной деятельности, а также при непосредственном проявлении стиля профессионально-морского мышления.

#### Литература

1. Гольдберг А.С. Англо-русский энергетический словарь. – М.: Изд-во РУССО, 2006. – 1184 с.
2. Дмитриев В.И. Практика мореплавания. – СПб.: Издательство «Элмор», 2009. – 232 с.
3. Коджаспирова Г.М., Коджаспиров А.Ю. Педагогический словарь: Для студ. высш. и сред. пед. учеб. заведений. –М.: Издательский центр «Академия», 2000. – 176 с.
4. Корнилова М.Ю., Томилин А.Н. Патриотическое воспитание учащихся морского вуза в условиях города-героя: монография. – Новороссийск: РИО ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2017. – 138 с.
5. Ларченкова З. А. Целевые воспитательные программы // Классный руководитель. – 2003. – №5. – С. 33-43.

6. Педагогика: учеб. пособ. / под ред. П.И. Пидкасиного. – М.: Педагогика, 2004. – С. 251.
7. Педагогический энциклопедический словарь / гл. ред. Б.М. Бим-Бад; редкол.: М.М. Безруких, В.А. Болотов, Л.С. Глебова и др. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2009. – 528 с.
8. Понятие целевой программы [Электронный ресурс] / URL: <https://studwood.ru> (дата обращения: 25.02. 2019).
9. Сведения об аварийности с судами, плавающими под флагом Российской Федерации, на море (Статистические сведения Ространснадзора) [Электронный ресурс] / URL: <http://sea.rostransnadzor.ru/funksii/rassledovanie-transportny-h-proissshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnosti/> (дата обращения: 25.02. 2019).
10. Словарь современных педагогических терминов /Сост. Л. Алешина. [Электронный ресурс] / <https://www.maam.ru> (дата обращения: 26.02. 2019).
11. Словарь основных терминов ФГОС [Электронный ресурс] / URL: <https://pushpravdasch1.edumsko.ru> (дата обращения: 26.02. 2019).
12. Стадниченко С. М. Человеческий фактор на море: учебно-методическое пособие. – Одесса: Астропринт, 2003. – 192 с.
13. Томилина С.Н. Программно-диагностическое сопровождение процесса военно-патриотического воспитания флотской молодежи: монография /С.Н. Томилина. – Новороссийск: ГМУ им. адм. Ф.Ф. Ушакова, 2015. – 124 с.



14. Туртушов В. В. Роль и место федеральных целевых программ в программно-целевом регулировании экономики России // Вестник ЧГУ.– 2013.– № 2. – С. 321-323.
15. Экономика. Толковый словарь. – М.: «ИНФРА-М», Издательство «Весь Мир». Дж. Блэк. Общая редакция: д.э.н. Осадчая И.М., 2000. – 829 с.
16. Печников А.Н., Хекерт Е.В., Савельев В.Г., Адрихин И.В. Эргономический подход к оцениванию деятельности судовых специалистов: модели трансформации действия в процессе его освоения и процедура их практического применения//Морские интеллектуальные технологии.– 2019.– № 2.–1 (43).– С. 104-111.
17. Боран-Кешишьян А.Л., Кондратьев С.И., Томилин А.Н., Хекерт Е.В. Разработка банка тестовых заданий для проведения государственной итоговой аттестации выпускников морских образовательных ОРГАНИЗАЦИЙ//Морские интеллектуальные технологии.– 2019.– № 2-1 (43).– С. 149-156.
18. Кондратьев С.И., Печников А.Н., Хекерт Е.В. Эргономический подход к оцениванию деятельности судовых специалистов: суть проблемы и подход к ее решению// Морские интеллектуальные технологии. 2018. № 4-4 (42). С. 166-174.
19. Писаренко Г.П., Томилин А.Н., Хекерт Е.В. Проблема лидерства и формирования лидерской позиции у курсантов морского ВУЗа//Вестник государственного морского университета им. адмирала Ф.Ф. Ушакова.- 2018.– № 4 (25).– С. 89-95.
20. Томилин А.Н., Туктаров Р.Р., Хекерт Е.В. Особенности конвенционной подготовки курсантов морского ВУЗа //Конструктивные педагогические заметки.– 2018.– Т. 2.– № 6 (10).– С. 676-685.
21. Печников А.Н., Хекерт Е.В. Моделирование процессов трансформации функциональной структуры деятельности операторов судовых систем в процессе их подготовки// Человеческий фактор: проблемы психологии и эргономики.– 2007.– № 3-2 (41).– С. 76-77.
22. Кондратьев С.И., Хмелева Н.Б. Полипрофильная подготовка специалистов профессий экстремального риска при обучении на тренажерах//Вестник Пятигорского государственного лингвистического университета.– 2016.– № 2.– С. 217-222.
23. Кондратьев С.И., Хмелева Н.Б. Формирование профессиональной компетенции в процессе тренажерной подготовки - фактор обеспечения безопасности судовождения//Theoretical & Applied Science.– 2014.– № 12 (20).– С. 16-21.
4. Kornilova M.YU., Tomilin A.N. Patrioticheskoe vospitanie uchashchihhsya morskogo vuza v usloviyah goroda-geroya: monografiya. – Novorossiysk: RIO GMU im. adm. F.F. Ushakova, 2017. – 138 s.
5. Larchenkova Z. A. Celevye vospitatel'nye programmy // Klassnyj rukovoditel'. – 2003. – №5. – S. 33-43.
6. Pedagogika: ucheb. posob. / pod red. P.I. Pidkasiotogo. – М.: Pedagogika, 2004. – S. 251.
7. Pedagogicheskij enciklopedicheskij slovar' / gl. red. B.M. Bim-Bad; redkol.: M.M. Bezrukhih, V.A. Bolotov, L.S. Glebova i dr. – М.: Bol'shaya Rossijskaya enciklopediya, 2009. – 528 s.
8. Ponyatie celevoy programmy [Elektronnyj resurs] / URL: <https://studwood.ru> (data obrashcheniya: 25.02. 2019).
9. Svedeniya ob avarijnosti s sudami, plavayushchimi pod flagom Rossijskoj Federacii, na more (Statisticheskie svedeniya Rostransnadzora) [Elektronnyj resurs]/ URL: <http://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnosti/> (data obrashcheniya: 25.02. 2019).
10. Slovar' sovremennyh pedagogicheskikh terminov /Sost. L. Aleshina. [Elektronnyj resurs] / <https://www.maam.ru> (data obrashcheniya: 26.02. 2019).
11. Slovar' osnovnyh terminov FGOS [Elektronnyj resurs] / URL: <https://push-pravdasch1.edumsko.ru> (data obrashcheniya: 26.02. 2019).
12. Stadnichenko S. M. Chelovecheskij faktor na more. Uchebno-metodicheskoe posobie. – Odessa: Astroprint, 2003. – 192 s.
13. Tomilina S.N. Programmno-diagnosticheskoe soprovozhdenie processa voenno-patrioticheskogo vospitaniya flotskoj molodezhi: monografiya /S.N. Tomilina. – Novorossiysk: GMU im. adm. F.F. Ushakova, 2015. – 124 s.
14. Turtushov V. V. Rol' i mesto federal'nyh celevykh programm v programmno-celevom regulirovanii ekonomiki Rossii // Vestnik CHGU. 2013. № 2. – S. 321-323.
15. Ekonomika. Tolkovyj slovar'. — М.: «ИНФРА-М», Izdatel'stvo «Ves' Mir». Dzh. Blek. Obshechaya redakciya: d.e.n. Osadchaya I. M. 2000. – 829 s.
16. Pechnikov A.N., Hekert E.V., Savel'ev V.G., Adirihin I.V. Ergonomicheskij podhod k ocenivaniyu deyatel'nosti sudovykh specialistov: modeli transformacii dejstviya v processe ego osvoeniya i procedura ih prakticheskogo primeneniya//Morskie intellektual'nye tekhnologii. 2019. № 2-1 (43). S. 104-111.
17. Boran-Keshish'yan A.L., Kondrat'ev S.I., Tomilin A.N., Hekert E.V. Razrabotka banka testovykh zadaniy dlya provedeniya gosudarstvennoj itogovoj attestacii vypusknikov morskikh obrazovatel'nykh ORGANIZACIJ//Morskie intellektual'nye tekhnologii. 2019. № 2-1 (43). S. 149-156.
18. Kondrat'ev S.I., Pechnikov A.N., Hekert E.V. Ergonomicheskij podhod k ocenivaniyu deyatel'nosti su-

## REFERENCES

1. Gol'dberg A. S. Anglo-russkij energeticheskij slovar'. – М.: Izd-vo RUSSO, 2006. – 1184 s.
2. Dmitriev V. I. Praktika moreplavaniya. – Spb.: Izdatel'stvo «Elmor», 2009. – 232 s.
3. Kodzhaspirova G.M., Kodzhaspirov A.YU. Pedagogicheskij slovar': Dlya stud. vyssh. i sred. ped. ucheb. zavedenij. — М.: I; М.: Izdatel'skij centr «Akademiya», 2000. – 176 s.

- dovyh specialistov: sut' problemy i podhod k ee resheniyu.//Morskie intellektual'nye tekhnologii. 2018. № 4-4 (42). S. 166-174.
19. Pisarenko G.P., Tomilin A.N., Hekert E.V. Problema liderstva i formirovaniya liderskoj pozicii u kursantov morskogo VUZA.//Vestnik gosudarstvennogo morskogo universiteta im. admirala F.F. Ushakova. 2018. № 4 (25). S. 89-95.
20. Tomilin A.N., Tuktarov R.R., Hekert E.V. osobennosti konvencionnoj podgotovki kursantov morskogo VUZA. Konstruktivnye pedagogicheskie zametki. 2018. T. 2. № 6 (10). S. 676-685.
21. Pechnikov A.N., Hekert E.V. Modelirovanie processov transformacii funkcional'noj struktury deyatel'nosti operatorov sudovyh sistem v processe ih podgotovki.//Chelovecheskij faktor: problemy psikhologii i ergonomiki. 2007. № 3-2 (41). S. 76-77.
22. Kondrat'ev S.I., Hmeleva N.B. Poliprofil'naya podgotovka specialistov professij ekstremal'nogo riska pri obuchenii na trenazherah.//Vestnik Pyatigorskogo gosudarstvennogo lingvisticheskogo universiteta. 2016. № 2. S. 217-222.
23. Kondrat'ev S.I., Hmeleva N.B. Formirovanie professional'noj kompetencii v processe trenazhernoj podgotovki - faktor obespecheniya bezopasnosti sudovozhdeniya.//Theoretical & Applied Science. 2014. № 12 (20). S. 16-21.