

Отчет о проверке на заимствования №1



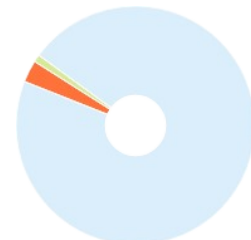
Автор: Косяченко Оксана Викторовна kosyachenko@msun.ru / ID: 376
Проверяющий: Косяченко Оксана Викторовна (kosyachenko@msun.ru / ID: 376)
Организация: Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельск
 Отчет предоставлен сервисом «Антиплагиат» - <http://msun.antiplagiat.ru>

ИНФОРМАЦИЯ О ДОКУМЕНТЕ

№ документа: 179
 Начало загрузки: 08.11.2019 11:18:35
 Длительность загрузки: 00:00:04
 Корректировка от 08.11.2019 11:25:14
 Имя исходного файла: Гомзяков
 Размер текста: 171 кБ
 Тип документа: Статья
 Символов в тексте: 24346
 Слов в тексте: 2876
 Число предложений: 264

ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТЧЕТЕ

Последний готовый отчет (ред.)
 Начало проверки: 08.11.2019 11:18:40
 Длительность проверки: 00:00:05
 Комментарии: [Автосохраненная версия]
 Модули поиска: Сводная коллекция ЭБС, Коллекция РГБ, Цитирование, Коллекция eLIBRARY.RU, Модуль поиска Интернет, Модуль поиска "msun", Кольцо вузов



ЗАИМСТВОВАНИЯ	ЦИТИРОВАНИЯ	ОРИГИНАЛЬНОСТЬ
2,97%	0,25%	96,78%

Заимствования — доля всех найденных текстовых пересечений, за исключением тех, которые система отнесла к цитированиям, по отношению к общему объему документа.
 Цитирования — доля текстовых пересечений, которые не являются авторскими, но система посчитала их использование корректным, по отношению к общему объему документа. Сюда относятся оформленные по ГОСТу цитаты; общеупотребительные выражения; фрагменты текста, найденные в источниках из коллекций нормативно-правовой документации.
 Текстовое пересечение — фрагмент текста проверяемого документа, совпадающий или почти совпадающий с фрагментом текста источника.
 Источник — документ, проиндексированный в системе и содержащийся в модуле поиска, по которому проводится проверка.
 Оригинальность — доля фрагментов текста проверяемого документа, не обнаруженных ни в одном источнике, по которым шла проверка, по отношению к общему объему документа.
 Заимствования, цитирования и оригинальность являются отдельными показателями и в сумме дают 100%, что соответствует всему тексту проверяемого документа.
 Обращаем Ваше внимание, что система находит текстовые пересечения проверяемого документа с проиндексированными в системе текстовыми источниками. При этом система является вспомогательным инструментом, определение корректности и правомерности заимствований или цитирований, а также авторства текстовых фрагментов проверяемого документа остается в компетенции проверяющего.

№	Доля в отчете	Доля в тексте	Источник	Ссылка	Актуален на	Модуль поиска	Блоков в отчете	Блоков в тексте
[01]	0%	4,93%	Безопасность функционирования судов.	https://cyberleninka.ru	08 Июл 2019	Модуль поиска Интернет	0	9
[02]	2,97%	2,97%	Аварийность на море: вес и цена чело...	http://elibrary.ru	19 Сен 2019	Коллекция eLIBRARY.RU	723	4
[03]	0%	2,16%	Сборник докладов 2016	http://dvik.info	11 Мар 2018	Модуль поиска Интернет	0	5
[04]	0%	2,15%	не указано	http://morintex.ru	20 Ноя 2016	Модуль поиска Интернет	0	4
[05]	0%	2,01%	Лентарев Александр Андреевич	http://msun.ru	08 Июл 2019	Модуль поиска Интернет	0	5
[06]	0%	1,26%	Материалы 12-ой международной нау...	http://msun.ru	13 Окт 2018	Модуль поиска Интернет	0	3
[07]	0%	1,2%	ПОВЫШЕНИЕ ДОЛГОВЕЧНОСТИ ГОЛО..	не указано	20 Июн 2019	Модуль поиска "msun"	0	2
[08]	0%	1,2%	ПОВЫШЕНИЕ ДОЛГОВЕЧНОСТИ ГОЛО..	не указано	20 Июн 2019	Модуль поиска "msun"	0	2
[09]	0%	1,19%	Диссертация на тему «Взаимодействие..	http://dissercat.com	13 Дек 2018	Модуль поиска Интернет	0	3
[10]	0%	1,03%	Гомзяков, Михаил Владимирович дисс..	http://dlib.rsl.ru	раньше 2011	Коллекция РГБ	0	2
[11]	0%	1,01%	Огай, Сергей Алексеевич Методологич..	http://dlib.rsl.ru	30 Мая 2019	Коллекция РГБ	0	2
[12]	0%	0,97%	Деятельность	http://rostransnadzor.ru	19 Июн 2019	Модуль поиска Интернет	0	3
[13]	0%	0,9%	Возмещение потерь в нефтесервисны...	http://ibooks.ru	09 Дек 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	2
[14]	0%	0,76%	[Акимов Л. Ю. и др.] ; отв. ред. А. Ф. Ноз..	http://dlib.rsl.ru	05 Авг 2019	Коллекция РГБ	0	2
[15]	0%	0,6%	ОТ ТРАДИЦИОННЫХ ЭКЗАМЕНОВ К КВ..	http://elibrary.ru	28 Авг 2014	Коллекция eLIBRARY.RU	0	1
[16]	0%	0,57%	Гомзяков, Михаил Владимирович Ана...	http://dlib.rsl.ru	21 Янв 2010	Коллекция РГБ	0	1
[17]	0%	0,57%	Анализ показателей обеспечения эксп...	http://tekhnosfera.com	21 Окт 2014	Модуль поиска Интернет	0	1
[18]	0%	0,41%	143568	http://biblioclub.ru	раньше 2011	Сводная коллекция ЭБС	0	1
[19]	0%	0,41%	143603	http://biblioclub.ru	18 Апр 2016	Сводная коллекция ЭБС	0	1
[20]	0%	0,41%	143607	http://biblioclub.ru	раньше 2011	Сводная коллекция ЭБС	0	1

Текст документа

Стр. 1

УДК 629.12.001.2

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЭКИПАЖА ПО

СТАНДАРТАМ ПДНВ-78 К МОРСКОЙ АВАРИИ

CREW RESPONSIBILITY DISTRIBUTION FOR MARINE

ACCIDENT ACCORDING UNDER STCW-78 STANDARDS

Гомзяков Михаил Владимирович

Дальневосточное управление государственного морского надзора

Mihail V. Gomzyakov

The Far East Directorate for State of Maritime Supervision Federal

Service for Supervision in the Sphere of Transport

e-mail : Gomzyakov-mv@dvgosmornadzor.ru

Аннотация: Проведен анализ аварийности морского флота в

дальневосточных морях за период 2011-2018 гг. Целью работы является

установление степени ответственности на разных уровнях участников

аварий, структурированной по функциям и уровням ПДНВ-78.

К задачам работы относится: анализ причастности экипажей

аварийных к морскому происшествию, определение весовых

коэффициентов, выработка рекомендаций для их практического

применения.

Abstract: The aim of the work is to establish the degree of responsibility

at different levels of accident participants, structured by the functions and levels

of the STCW-78.

The tasks of the work include: analysis of the involvement of emergency

crews in a marine accident, determination of weight coefficients, development

of recommendations for their practical using.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, весовые

коэффициенты, аварийность на море, человеческий фактор, минимальные

стандарты компетентности

Keywords: safety of navigation, weight coefficients, accident rate at sea,

human factor, minimum qualification standards

Дальний Восток в силу своего удобного географического

расположения является важным логистическим узлом как в Азиатско-

Тихоокеанском регионе, так и в международной транспортной системе.

Стр. 2

Безопасность мореплавания - важнейший аспект морского

судоходства - может считаться достаточной, если судно и его технические

средства функционируют в штатном режиме, в рамках заданных

параметров, экипаж имеет надлежащую квалификацию и действует в

соответствии с требованиями регламентов, правил и хорошей морской

практики¹.

Нарушения обязательных нормативных требований в области

безопасности мореплавания могут привести (и приводят) к отклонению от

штатных параметров эксплуатационного режима судна или его

технических средств, что, в свою очередь приводит к увеличению

показателей морской аварийности.

Одним из ключевых индикаторов надежной работы судоходной

компании является низкий или нулевой показатель аварийности при

морских грузо- и пассажироперевозках.

В широком смысле слова безопасность – комплекс мер,

обеспечивающий функционирование судна как системы, включая:

технические средства, эргатическую составляющую, нормативно-правовой компонент.

Актуальность данной работы обусловлена, в первую очередь, неснижаемым уровнем морской аварийности в ДВ регионе, что наносит материальные и репутационные потери для российского судоходства.

Эти проблемы в разные годы рассматривались в работах известных отечественных и зарубежных ученых. В ряде научных трудов по безопасности мореплавания сформированы подходы к формированию моделей и механизмов минимизации аварийности.

Несмотря на то, что проблема в разные годы рассматривалась и рассматривается в настоящее время в работах известных отечественных и зарубежных ученых, она не потеряла актуальности. Возможно это обусловлено тем, что вопросы аварийности не рассматривались в аспекте соблюдения моряками обязательных нормативных требований (ОНТ).

Следует также отметить, что вопросы весового распределения влияния эргатических элементов на частоту аварий в морской отрасли (в отличие от других отраслей²) и, конкретно, в морях дальневосточного региона в известной автору литературе не встречались.

При этом на федеральном и региональном уровнях в последнее время проявляется интерес к проблемам дальневосточного флота в системе мировых сообщений. Отмечается рост российских публикаций, увязывающих вопросы безопасности мореплавания и качество подготовки судового персонала - «человеческий фактор», без учета, однако, соответствия эргатического звена требованиям стандартов ПДНВ-78.

Цель данной работы – определение степени воздействия ошибок судового персонала, вызванных нарушениями обязательных требований и завершившихся аварией, в виде весовых коэффициентов, распределенных

Стр. 3

по функциям международной конвенции ПДНВ-78 с поправками.

Для достижения цели должны быть решены задачи:

- проведен подробный анализ актов расследования аварийных случаев за девятилетний период;
- выделены АС с причастностью эргатического элемента;
- установлены нарушения ОНТ, послужившие причинами аварий;
- установлена доля нарушения ОНТ эргатическим элементом по функциям ПДНВ-78 на каждом конвенционном уровне ответственности;
- разработана методологии формализованного учета влияния ЧФ на аварийность с использованием корпоративного программного обеспечения.

Объект исследования: соблюдение ОНТ при эксплуатации судна и его технических средств.

Предмет исследования: функционирование эргатического звена оператор-машина.

Область исследования: разработка методологии для систем обеспечения безопасности мореплавания плавания в современных условиях с учетом человеческого фактора и действующих ОНТ.

Научная новизна состоит в том, что в работе:

- в результате подробного анализа актов расследований АС за девятилетний период установлены зависимости аварийности судов дальневосточного региона от соблюдения судовым персоналом ОНТ;
- предложены структурированные по международным стандартам компетентности эмпирические весовые коэффициенты причастности эргатического элемента к аварийным случаям на морских судах, осуществляющих торговое мореплавание в дальневосточном регионе;
- апробирован инструментарий для оценки риска аварийности на основе данных государственных информационных систем;

- разработана методология анализа и синтеза прогнозирования

качества эксплуатации флота в условиях отдельного региона РФ.

Практическая ценность работы заключается в определении

эмпирических показателей, характеризующих эргатический элемент на

дальневосточных морских судах.

Полученные результаты могут лечь в основу разработок:

- систем риск-ориентированного планирования надзора за

безопасностью мореплавания;

- национальных требований в области дипломирования моряков;

- систем управления безопасностью (СУБ) судов;

- стандартов и программ базовой и дополнительной подготовки

судового персонала;

- систем управления рисками (СУР) на морском транспорте.

Реализация результатов исследования. Алгоритмы, разработанные в

соответствии с новой методологией и показавшие свою эффективность

практической деятельности ДВУ Госморнадзора, начинают внедряться на

Стр. 4

уровне Ространснадзора в системе управления рисками.

Достоверность полученных результатов обусловлена значительным

объемом исходных данных, хорошей сходимостью с данными сторонних

экспертов. Исходные данные обрабатывались в рамках допущения, что все

предаварийные ОНТ являются следствием несоответствия реальной

компетентности моряка стандартам ПДНВ-78 моряка.

Данный подход к проблеме отличается новизной и позволяет

наиболее точно учитывать причастность человеческого фактора к аварии.

Установление весовых коэффициентов аварийных факторов по стандартам

компетентности представляет возможность количественного измерения

звена оператор-машина на момент аварии.

В процессе проведения исследований в качестве методологической

основы использовался системный подход, конкретизированный методами

апостериорного анализа статистических данных, аналогий, обобщения,

методы инженерии знаний.

Методы оценки рисков основаны на результатах апостериорного

анализа БД с экспертными расследованиями морских происшествий. Для

формирования алгоритма оценки риска определены весовые оценки

факторов, способствующих созданию аварийной ситуации.

Источником исходных данных послужила база данных программного

корпоративного комплекса с результатами расследований АС в

подконтрольной ДВУ Госморнадзора сфере [4, 14], а также открытая

официальная статистика Ространснадзора¹.

На первом этапе из БД по параметру «причины» произведена

выборка происшествий, случившихся под влиянием эргатического

элемента – звена оператор-машина. Далее устанавливалась степень

причастности к АС судового персонала. Доля таких происшествий за

девятилетний период (336 случаев из 393) составила в среднем 85,5 % (от

75% до 92%) с тенденцией к росту, что, безусловно, стимулирует поиски

новых подходов к управлению БМ.

Стр. 5

Рис. 1. Доля дисфункции эргатического элемента

На рисунке 1: ряд 1 – человеческий фактор, ряд 2 – сумма ЧФ и

обстоятельств непреодолимой силы (непредвиденных событий,

наступление которых было невозможно предвидеть или они были

предельно маловероятными). Отношение АС с отказами эргатического

элемента к общему числу АС колеблется от 88% в 2011 до 100% в 2017.

Аварии с причастностью человеческого фактора характеризуются

различной частотой девиаций от минимальных стандартов компетентности (МСК) при эксплуатации флота. Степень причастности человеческого фактора к аварийности, установленная на первой стадии, соразмерна результатам исследований других специалистов в области БМ1. Методика компетентностного взвешивания аварий на море заключается в следующем.

Из актов расследований АС выделено восемь основных групп факторов влияния. Под фактором влияния понимается функцию эргатического элемента (ЭЭ) на морском судне, ненадлежащее исполнение которой привело к АС. Каждый аварийный случай рассматривается как следствие нарушений МСК на всех уровнях ответственности. Всего групп восемь: семь конвенционных²; одна рыбопромысловая³. Функциональность ЭЭ рыболовных судов в части БМ также учитываются в рамках стандартов ПДНВ-78, т.к. согласно требованиям части Б указанного кодекса рыболовные суда, не занятые промыслом, обязаны соответствовать его требованиям.

Каждое предаварийное нарушение МСК учитывается для всех причастных к АС членов экипажа в соответствии с их уровнями и нарушенной функциональности (рис. 2).

Стр. 6

Рис. 2. Распределение причастности к АС по функциям и уровням. Всего уровней ответственности три: управления эксплуатационный и вспомогательный, которые различаются по уровню принятия решения и самостоятельности выполнения задач в рамках предписанных функций. Так, например, нарушения ОНТ по функции 7 (радиосвязь) совершены на уровне эксплуатации, т.к. функция радиооператора на морском судне исполняется согласно требованиям ПДНВ-78 именно на указанном уровне. Предлагаемая методология позволяет учитывать персональное участие в нарушении ОНТ и совершению АС.

По сложившейся практике к причинам АС относят: ненадлежащую организацию ходовой навигационной вахты и штурманской службы; отклонение от общепринятых приёмов и способов управления судном; неверную оценку гидрометеорологических условий плавания; несоблюдение технологических и технических требований. Данные несоблюдения, однако, не учитывают степень нарушения ОНТ каждым из «соавторов».

На диаграмме на рис. 3 показано распределение происшествий по годам в процентах от общего количества аварий (393 АС) за 2011-2018 годы.

Стр. 7

Рис. 3. Морская аварийность в дальневосточных морях за 2011-2018 годы. Какой-либо выраженной динамики показателей аварийности не наблюдается.

Исследования, связанные с влиянием человеческого фактора на безопасность мореплавания производятся не одно десятилетие. Надлежащая компетентность плавсостава является определяющим фактором безаварийного функционирования звена эргатического звена оператор-машина [1, 2], доля АС по причине человеческого фактора не снижается и находится на высоком уровне [11, 14].

Подход к исследованию аварийности, при котором ответственность ЭЭ, действия которого привели к АС, сопоставляется со стандартами компетентности ПДНВ-781 представляется перспективным. Смещение акцента на нарушения ОНМ совершенные эргатическим элементом и предшествующие отказу СТС или ошибке управления судном позволяет

установить истоки девиантного поведения моряка и выработать превентивные профилактические меры по недопущению происшествий в будущем.

Используемые в настоящее время Ространснадзором показатели аварийности не раскрывают нормативную первопричину происшествия. Простое суммирование показателей по категориям упрощает определение ущерба, не измеряя при этом компетентности нарушителя, и не приводит к желаемым результатам – снижению числа АС.

В заключениях по расследованиям АС, составленных ДВУ Госморнадзора, указываются причастные к аварии лица, системный учет компетентности которых можно использовать в целях управления безопасностью мореплавания. Без воздействия на первичное звено в аварийной цепи обеспечение безопасности торгового мореплавания является трудноразрешимой задачей.

Анализ материалов расследований АС показал устойчивую

Стр. 8

зависимость числа аварий от качества ЭЭ – компетентности операторов СТС (рис. 1). Данная зависимость практически неизменна на судах разных лет постройки [4, 5], при плавании в различных морях ДВ региона [10], а также времени года [11].

Компетентностные факторы влияния на частоту аварий.

На практике эксплуатационная ошибка судового персонала является следствием отклонения от стандартов компетентности, регламентируемых конвенцией ПДНВ-78. Нарушения ОНТ группируются в рамках восьми функций, семь из которых перечислены в ПДНВ-78, а восьмая объединяет правила рыболовства.

Система компетентностной классификации и группировки факторов влияния, используемая при анализе статистических данных по аварийной дисфункции ЭЭ, базируется на долевым учете каждой функции F_i в совокупность нарушений ОНТ, завершившихся аварией. Внутри функции факторы обозначаются N_{ij} , где i - номер функции, j - номер фактора в группе.

Последствия дисфункций ЭЭ в пределах каждой функции различно и выбирается по результатам эмпирического анализа аварийных актов.

Аварийный случай наступает в результате нарушения эргатическим элементом МСК функции F_i по фактору N_{ij} на уровне управления (management) M_j , эксплуатации (operation) O_j или вспомогательном (support) S_j .

При условии, что авария произошла вследствие нарушения N_j исключительно в пределах одной функции нарушения стандартов по фактору N_j определяется как

.

По отдельной функции

.

Перечень факторов влияния внутри каждой из групп структурирован по форме статистического учета АС Ространснадзором. Например, нарушение стандартов функции 3 «Управление операциями и забота о людях» ассоциировано с такими факторами как: техника безопасности при палубных работах или швартовках, правила пожарной безопасности, разливы и загрязнения окружающей среды, прочее.

В случае, когда причинами аварии являются нарушения МСК различных функций, фактор влияния учитывается в каждой из групп F_i .

Общая сумма нарушений стандартов компетентности D по всем функциям определяется как

Стр. 9

Для группы факторов влияния F_i определяется групповой

коэффициент k_i

Для факторов влияния P_j – коэффициент k_j

Доля ответственности причастных к аварии лиц определяется

раздельно по каждому из трех уровней

Рассчитанные коэффициенты сведены в таблицу. Сумма

коэффициентов по уровням и функциям составляет единицу [12].

По мнению автора, применяемый в настоящее время подход к

статистике аварий в части учета причин не в полной мере способствует

установлению первоначального звена в цепи событий, приведших к происшествию.

Так 2, в сентябре 2018 года на переходе в Охотском море во время

движения исследовательского судна появилась сильная вибрация

двигателя, сопровождаемая запахом горелой резины в МО. После

остановки ГД обнаружено разрушение эластичных деталей

соединительной муфты, в результате чего судно лишилось возможности

самостоятельного движения. Расследование данной АС показало, что к

эксплуатации главной силовой установки были допущены лица, без

надлежащей квалификации и компетентности для штатных должностей

машинной команды: приказом капитана к должности второго механика

(уровень управления) был допущен специалист уровня эксплуатации с

дипломом и опытом вахтенного механика, а на место последнего назначен

рефрижераторный механик. Нарушение обязательных требований

капитаном и указанными механиками привели к созданию аварийной

ситуации. Простой судна составил более суток.

Стр. 10

Натурные коэффициенты факторов влияния на причины аварийности

Стр. 11

Функции экипажей морских судов достаточно подробно

регламентируются международной конвенцией ПДНВ-78 с поправками.

Тем же документом подразделяется степень ответственности персонала за

исполнение деятельности в пределах функций 2.

Одним из новых подходов, по мнению автора, может являться оценка

ошибки ЭЭ по функциям и уровням конвенции ПДНВ-78 с учетом

специфики деятельности, связанной с добычей биоресурсов моря. В

настоящее время квалификационные требования к морякам и рыбакам при

выдаче дипломов практически одинаковы, с оговоркой, что первым

проставляется ограничение «только 2 не рыболовные суда». Таким образом,

с определенными допущениями, можно считать правила промысла

отдельной дополнительной функцией, реализуемой только экипажами

добывающих судов в установленных районах промысла 2.

Прикладное значение компетентностных коэффициентов

Результаты данного исследования могут быть использованы

участниками торгового мореплавания при оценке рисков для морских

судов, при разработке/корректировке программ базовой и дополнительной

подготовки.

В рамках профилактики аварийности определение натуральных

коэффициентов имеет большое практическое значение. Рассматривая

полученные показатели в сравнении с результатами деятельности

инспекции портового контроля, структурированными по предложенной

методике, можно создать механизм прогнозирования аварийных рисков.

В случае интеграции информационных систем Ространснадзора и

Росморречфлота установленные в ходе настоящей работы натурные

коэффициенты могут быть использованы при исследованиях факторов

риска деятельности судоходных компаний с целью управления рисками.

Корпоративная многопользовательская база данных « Аварийные случаи на морских судах в дальневосточном регионе», ²¹ зарегистрированная в Федеральном институте промышленной собственности (ФИПС) и предназначенная для учета транспортных происшествий на море в зоне ответственности ДВУ Госморнадзора [14] послужила базой для .

Указанная БД аккумулирует информацию об морских АС за период 2011-2018 гг. Ресурс инициативно разработан в 2014 году, введен в эксплуатацию в 2015, в 2019 на него получено авторское свидетельство [14]. Отличительной особенностью разработки от аналогичных БД является наличие полей с указанием причастных лиц, а также полей нарушенных функций на всех уровнях ПДНВ-78 для расчета весовых коэффициентов, которые заполняются по результатам каждого расследования АС. Персонализация нарушителей представляет возможность управления компетентностью судового персонала через приостановку действия диплома или лишения диплома. При интеграции системы учета аварий и системы дипломирования в перспективе создается

Стр. 12

«аварийная» и/или «эксплуатационная» история моряка.

Приведенные в таблице значения коэффициентов характерны для дальневосточных морей и могут различаться в зависимости от места осуществления судоходства, однако предлагаемая методика их одинаково эффективна для судоходства РФ в целом.

Выводы по результатам исследования

На основе анализа морской аварийности в зоне ответственности ДВУ Госморнадзора за девятилетний период установлена доля ответственности человеческого фактора как в абсолютных, так и относительных показателях.

Применение новой методики, ориентированной на стандарты и уровни ПДНВ-78 позволяет определить вес каждого приведшего к АС нарушения обязательных требований.

Определенные эмпирическим путем весовых коэффициентов могут быть использованы всеми участниками судоходства на Дальнем Востоке в целях подготовки персонала, эксплуатации флота, контрольно-надзорной деятельности.

Доказана эффективность применения на практике разработанных ИТ-ресурсов, подтвержден приоритет внедрения новых подходов к безопасности мореплавания.

Стр. 13

Литература

1. Слесаренко, В.Н., Прогнозирование качества эксплуатации судовых технических средств на основе показателей при аттестации в морской квалификационной комиссии [текст] / В. Н. Слесаренко, М. В. Гомзяков // Транспортное дело России. №3 Спецвыпуск. – М.: – 2005. – С. 19-22.
2. Гомзяков, М.В. Эвристическое прогнозирование качества эксплуатации флота по данным о компетентности специалистов [текст] / Проблемы открытого образования: Материалы V международной научно-практической конференции. – Владивосток. – 2005. – С. 37-42
3. Оловянных, А. Л. Программный комплекс Дальневосточного управления государственного морского надзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта [текст] / И. П. Турищев, А. Л. Оловянных, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Пленарные доклады одиннадцатой международной научно-практической

- конференции. 2–4 октября 2015 г. – Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта , 2015. – 68 с.
4. Москаленко, О. В. Анализ аварийности морских транспортных и рыбопромысловых судов в Азиатско-тихоокеанском регионе в зоне ответственности Дальневосточного управления государственного морского надзора за период с 2011 по 2014 годы [текст] / И. П. Турищев, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко // Сб. статей научно-практического семинара «Актуальные вопросы морской отрасли –2016. – Владивосток: Дальневосточный институт коммуникаций , 2016. – 110 с. Стр. 52-61
5. Турищев, И. П. Правоприменительная практика дальневосточного управления государственного морского надзора федеральной службы по надзору в сфере транспорта по состоянию на 31.08.2017 года [текст] / И. П. Турищев, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко // Проблемы транспорта Дальнего Востока. Доклады двенадцатой международной научно-практической конференции. 18–20 октября 2017 г. – Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта , 2017. – 534 с. С. 297-306
6. Гомзяков, М. В. Риск-ориентированный подход при осуществлении контрольно-надзорной деятельности Дальневосточного управления государственного морского надзора с учетом аварийности объектов, эксплуатируемых поднадзорными компаниями [текст] / И. П. Турищев, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко, И. Б. Друзь // Проблемы транспорта Дальнего Востока. сб. науч. тр. – Владивосток: ДВО Российской Академии транспорта , 2017. – 188 с.
7. Лентарев, А.А. Повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности дальневосточного управления государственного морского надзора с применение риск-ориентированного подхода за счет Стр. 14
- использования информационных технологий [текст] / А.Л. Оловянных, И. П. Турищев, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко // Морские интеллектуальные технологии No 3 (37) т. 2. – 2017. Стр. 178-183
8. Гомзяков, М. В. О компетентности специалистов морского флота [текст] / О. В. Ибрагимова, А.Л. Оловянных, М. В. Гомзяков // материалы V Междунар. науч.-техн. конф. : в 2 ч – Владивосток : Дальрыбвтуз, 2018. – Ч. I. – 319 с. Стр. 242-246
9. Гомзяков, М. В. Сравнительный анализ результатов надзорной деятельности ДВУ Госморнадзора и инспектирования судов капитанами морских портов дальневосточного бассейна [текст] / И. П. Турищев, О. Н. Ибрагимова, О. В. Москаленко, М. В. Гомзяков // материалы V Междунар. науч.-техн. конф. : в 2 ч – Владивосток : Дальрыбвтуз, 2018. – Ч. I. – 319 с. Стр. 238-242
10. Друзь И. Б. Безопасность функционирования судовых энергетических установок возрастных судов в зоне ответственности ДВУ Госморнадзора [текст] / И.Б. Друзь, И.П. Турищев, М.В. Гомзяков, О.В. Москаленко // Вестник инженерной школы ДВФУ. - 2018. No 4(37) стр. 41-50
11. Турищев, И. П. Доклад о правоприменительной практике ДВУ Госморнадзора за I полугодие 2019 [текст] / Публичные слушания. П.- Камчатский. – 2019. 27 с.
12. Соболенко А. Н. Анализ технических отказов на промысловых судах в дальневосточном регионе [текст] / А. Н. Соболенко, И. П. Турищев, М. В. Гомзяков, О. В. Москаленко // Вестник Астраханского государственного технического университета. серия: морская техника и

технология . 2019. No 3 (август). С. 48-55

13. Гомзяков, М. В. Аварийность на море: вес и цена человеческого фактора [текст] // 104 Морской вестник No 3(71). – С.Пб. – 2019. С. 102-104.

14. Свидетельство о государственной регистрации баз данных для ЭВМ No 2019621475 / Аварийные случаи на морских судах в дальневосточном федеральном округе. База данных для ЭВМ / Турищев Игорь Петрович (RU), Гомзяков Михаил Владимирович (RU), Москаленко Олег Владимирович (RU). Реестр баз данных для ЭВМ. Заяв. 2019621475. 19.08.2019.