

МАТЕРІАЛИ V МІЖНАРОДНОЇ СТУДЕНТСЬКОЇ НАУКОВОЇ **КОНФЕРЕНЦІЇ**

НАУКА СЬОГОДЕННЯ:
ВІД ДОСЛІДЖЕНЬ ДО
СТРАТЕГІЧНИХ РІШЕНЬ



М. КИЇВ, УКРАЇНА

**2 ГРУДНЯ
2022 РІК**

МАТЕРІАЛИ V МІЖНАРОДНОЇ
СТУДЕНТСЬКОЇ НАУКОВОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ

**НАУКА СЬОГОДЕННЯ:
ВІД ДОСЛІДЖЕНЬ ДО
СТРАТЕГІЧНИХ РІШЕНЬ**

м. Київ, Україна
2 грудня 2022 рік

Вінниця, Україна
«Європейська наукова платформа»
2022



Голова оргкомітету: Кореньюк І.О.

Верстка: Зрада С.І.

Дизайн: Бондаренко І.В.



Конференцію зареєстровано Державною науковою установою «УкрІНТЕІ» в базі даних науково-технічних заходів України та бюлетені «План проведення наукових, науково-технічних заходів в Україні» (Посвідчення №367 від 26.08.2022)

Матеріали конференції знаходяться у відкритому доступі на умовах ліцензії Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License (CC BY-SA 4.0).

Н 34

Наука сьогодення: від досліджень до стратегічних рішень: матеріали V Міжнародної студентської наукової конференції, м. Київ, 2 грудня, 2022 рік / ГО «Молодіжна наукова ліга». — Вінниця: ГО «Європейська наукова платформа», 2022. — 272 с.

ISBN 978-617-8126-05-6

DOI 10.36074/liga-inter-02.12.2022

Викладено матеріали учасників V Міжнародної мультидисциплінарної студентської наукової конференції «Наука сьогодення: від досліджень до стратегічних рішень», яка відбулася 2 грудня 2022 року у місті Київ, Україна.

УДК 001 (08)

© Колектив учасників конференції, 2022

© ГО «Молодіжна наукова ліга», 2022

ISBN 978-617-8126-05-6

© ГО «Європейська наукова платформа», 2022

ЗМІСТ

СЕКЦІЯ 1.

ЕКОНОМІЧНА ТЕОРІЯ, МАКРО- ТА РЕГІОНАЛЬНА ЕКОНОМІКА

ВІДПОВІДНІСТЬ УКРАЇНИ ЕКОНОМІЧНИМ ІНДИКАТОРАМ КОПЕНГАГЕНСЬКИХ КРИТЕРІЇВ ЧЛЕНСТВА ЄС

Шепеленко В.С. 12

ІНОЗЕМНІ ІНВЕСТИЦІЇ – ОСНОВНА УМОВА РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО БІЗНЕСУ

Колганова М.М., Литвиненко К.Г., *Науковий керівник: Назарова О.Ю.* 14

СЕКЦІЯ 2.

ПІДПРИЄМНИЦТВО, ТОРГІВЛЯ ТА СФЕРА ОБСЛУГОВУВАННЯ

КЛАСИФІКАЦІЯ МОРОЗИВА ТМ «РУДЬ» «КАШТАН ПОЛТАВСЬКИЙ» ЗГІДНО УКТЗЕД ДЛЯ ЦІЛЕЙ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ

Володавчик В.С., *Науковий керівник: Дрозжжін Д.Ю.* 16

ОСНОВНІ ВИДИ ТА МЕТОДИ МОТИВАЦІЇ ПЕРСОНАЛУ

Барабаш В.О., *Науковий керівник: Тимошенко К.В.* 20

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

Плетос В.Г., *Науковий керівник: Плетос С.В.* 23

СУТНІСТЬ ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ЕЛЕКТРОННОЇ КОМЕРЦІЇ В УМОВАХ ВІДБУДОВИ УКРАЇНИ

Нечипоренко К.О., *Науковий керівник: Корюгін А.В.* 26

ФОРФЕЙТИНГ ЯК ІНСТРУМЕНТ СТИМУЛЮВАННЯ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Карда А.І., *Науковий керівник: Мазур А.В.* 29

СЕКЦІЯ 3.

ФІНАНСИ ТА БАНКІВСЬКА СПРАВА; ОПОДАТКУВАННЯ, ОБЛІК І АУДИТ

АУДИТ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ – КЛЮЧОВІ МОМЕНТИ

Горобець О.В., *Науковий керівник: Назарова К.О.* 31

БАНКІВСЬКА СИСТЕМА УКРАЇНИ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Папірник С.Є. 33

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЕКСПОРТУ ТОВАРІВ В СУЧАСНИХ РЕАЛІЯХ

Демидюк В.О., Бородієнко В.О., *Науковий керівник: Шаповалова А.П.* 36

Плетос Володимир Григорович, здобувач вищої освіти факультету комп'ютерних наук, управління та адміністрування
Одеський державний екологічний університет, Україна

Науковий керівник: Плетос Світлана Володимирівна, старший викладач кафедри економіки природокористування
Одеський державний екологічний університет, Україна

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МОРСЬКОГО КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ ЧОРНОМОРСЬКОГО РЕГІОНУ

На сьогоднішній день одним із найпоширеніших та найперспективніших видів морського туризму є круїзний туризм. Україна завжди вважалася розвиненою морською державою. З причорноморських країн вона має найбільшу протяжність морських кордонів. Причорноморський регіон України володіє природно-кліматичними умовами сезонного розвитку круїзного судноплавства. Серед основних проблем, які стримують розвиток круїзного судноплавства в Україні, більшість дослідників акцентують увагу на відсутності пасажирського флоту.

А також в період воєнно-політичного конфлікту, який сьогодні відбувається в Україні, жодна круїзна компанія не дозволить заходити в морські порти своїм лайнерам. Така ж ситуація можлива і в період післявоєнного періоду.

Україна на сьогоднішній час має проблемну територіально-адміністративну одиницю – Крим, в межах якої знаходяться потужні порти – Ялта, Севастополь, Феодосія, Керч та інші, які не підпорядковуються українській владі, а значить – не можуть розглядатися як об'єкти круїзного туризму. Так, з 20 грудня 2014 року ЄС заборонив компаніям країн ЄС надавати послуги, які напряму пов'язані з туристичною діяльністю в Криму та Севастополі. Суднам, які здійснюють круїзні послуги, заборонено заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії, Чорноморська та Камиш Бурун. Це великі порти, у яких доцільно розвивати круїзне судноплавство. Внаслідок цього круїзні лайнери компаній "Oceania Cruises", "Azamara", "Windstar Cruises", "Regent Seven Seas Cruises" у травні 2014 р. було повністю скасовано.

Також проблемною територією є Донецька та Луганська області, які межують з Російською Федерацією, країною, що надавала певний відсоток туристів, які користувалися попитом на морські туристичні перевезення через українські порти. Сьогодні ця група туристів майже відмовилася від послуг української влади з вищезазначених причин – боязнь існування воєнного конфлікту, невизначеність формальностей щодо перетинання державного кордону, майже відсутність захисту особистості державними органами влади, відмова деяких круїзних компаній обслуговувати громадян з російським паспортом, включати до туристичних груп російських туристів. На сьогоднішній день доходи від діяльності торговельного флоту України складали 6 млрд. дол. США, та деяких потужних портів Україна лишилася завдяки агресії Російської Федерації ще з 2014 року, а суднобудівні та судноремонтні заводи знаходяться на грані виживання.

Найбільш перспективний курс розвитку круїзного туризму в Україні є Одеський регіон та портове місто Одеса. У Південної Пальміри є все, що потрібно

туристам і на що звертають увагу міжнародні круїзні компанії: багата історико-культурна спадщина, сучасний пасажирський термінал, глибоководні причали для швартування круїзних лайнерів, розвинена готельно-ресторанна мережа, велика розважальна індустрія і міська інфраструктура, включаючи аеропорт.

Максимальне значення круїзних суднозаходів до Одеського порту було зафіксоване в 2013 р. – 125 одиниць (106 морських і 19 річкових). У 2014 р. порівняно з 2013 р. кількість суднозаходів круїзних суден в Одеський порт знизилася на 73,6%, у 2015 та 2016 рр. падіння продовжилося. У сезоні 2016 р. Одеський порт прийняв тільки п'ять круїзних лайнерів. Обслуговано майже 1 230 пасажирів [4]. На жаль, збільшення кількості заходів круїзних суден до міста Одеси й досі не відбувається. Так, війна в Україні, неспокійна обстановка на Близькому Сході, теракти і вибухи в Стамбулі стали причиною того, що кілька великих круїзних компаній, такі як Crystal Cruises, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line, Oceania Cruises і Regent Seven Seas Cruises відмовилися від заходів у Чорноморський регіон. У 2018 році портами області (Одеса, Чорноморськ, Усть-Дунайськ, Ізмаїл) перевезено 369 410 пасажирів, з них внутрішні перевезення 318 320, іноземні – 51 090. 30 жовтня 2019 року вперше за багато років в Одеський морський порт зайшов круїзний лайнер "Amea". Він здійснював великий круїз по Середземному і Чорному морю, що почався 22 жовтня у французькій Ніцці. Лайнер на борту вміщує більше 800 пасажирів. Екіпаж судна складав 443 чоловіка.

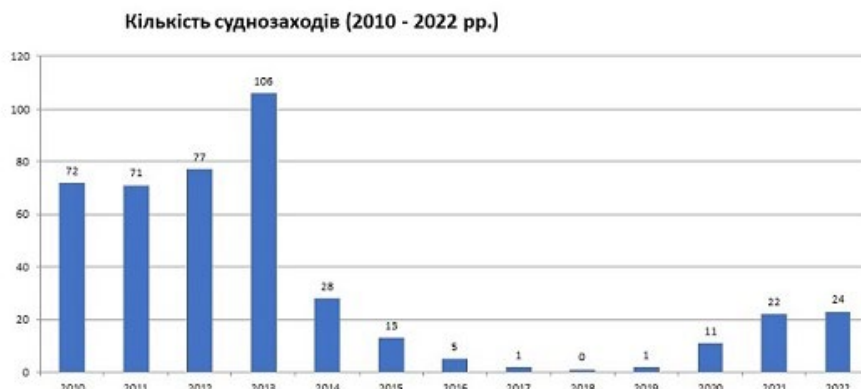


Рис. 1. Динаміка суднозаходів круїзних суден в Одеський порт за період 2010–2022 рр.

В 2019 році була отримана престижна міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2019 за значний внесок Одеського порту у розвиток круїзної індустрії в країнах Середземноморського басейну, як «найкращий порт Чорноморського регіону». А в 2020 році отримана міжнародна нагорода Mare Nostrum MedCruise Awards 2020 як «Порт чорноморського регіону, який демонструє активну і цілеспрямовану діяльність в період пандемії».

У зв'язку з оголошенням МОЗ всесвітньої пандемії через розповсюдження COVID-19, всі круїзні лінії були змушені тимчасово припинити круїзні операції, у зв'язку з чим не було реалізовано жодного із запланованих суднозаходів круїзних суден в Одеський порт в 2020 році.

На основі даних "MedCruise", у Чорному морі найбільша частка суднозаходів круїзних лайнерів припадає на ДП «ОМТП» [1]. Це обумовлює реалізацію стратегії спеціалізації морських портів України відповідно до наявних у них ресурсів.

Об'єднання ресурсів з іншими морськими портами України дозволить сформувати привабливий туристичний продукт для споживачів з іноземних країн. Кількість суднозаходів круїзних лайнерів у Чорному морі, м.Одеса - 132 од., м. Констанца - 58 од., м. Севастополь - 42 од., м. Синоп - 8 од.

Розвиток туризму в Україні у цілому та в Одеському регіоні зокрема визначається низкою програмних документів, серед яких найголовнішими є «Програма розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2017–2020 роки», «Програма розвитку туризму в м. Одесі на 2016–2020 роки»; «Регіональна програма розвитку водного господарства Одеської області на період до 2021 року» [3]. Однак, незважаючи на зацікавленість владних структур щодо розвитку туризму в Одеському регіоні, у даній сфері діяльності є численні проблеми.

Через війну, політичну, економічну кризу, пандемію в Україні стрімко скоротилися суднозаходи в Одеський порт. Окремі круїзні компанії пропонують заходи до Стамбулу, відвідують Трабзон і не пересуваються далі до інших портів Чорного моря, деякі з них переорієнтували суднозаходи з Одеси, Ялти, Сочі до Варни і Батумі. Тому причиною, через яку в Україні круїзний туризм не розповсюджений є низький рівень життя.

Після перемоги, в Україні передбачається дуже стрімкий економічний розвиток. Щоб досягти можливого розвитку круїзного туризму в Україні є наступні причини росту: 1. Визначення українським урядом круїзного туризму як перспективного напрямку туристичної діяльності країни. Глибоке та ефективне переосмислення Морської доктрини України на період до 2035 р. [2] та Державної цільової програми розвитку туризму та курортів на період до 2022 року [1]. 2. Просування бренду України як потужної морської країни для розвитку міжнародного круїзного туризму. 3. Включення портів Одеса, Миколаїв, Херсон та інших до Асоціації MedGruise, до складу якої входять головні порти Чорного моря під єдиним брендом CruiseBlackSea. 4. Спрощення візового режиму для громадян України до країн ЄС. 5. Пріоритетним поряд з морськими круїзами слід вважати круїзи типу «річка-море» із заходом до Дніпро-Бузького лиману. 6. Продовження функціонування спільно з Польщею концепції транспортного коридору Гданьск-Одеса, який має розвиватися у формі сполучення між портами України, Грузії, Азербайджану, Туркменістану. 7. Створення державного туристичного кластеру тощо.

Аналізуючи всі варіанти майбутнього розвитку морського круїзного туризму в Україні, вважаємо, що найбільш перспективним є варіант поступового розвитку. Обов'язковою умовою є інтеграція українського Причорномор'я до складу Середземноморсько - Чорноморського туристичного регіону світу, а не виокремлення його як окремого туристичного регіону світу та прийняття важливих нормативно-правових документів з питань функціонування морських круїзів.

Список використаних джерел:

1. Державна цільова програма розвитку туризму та курортів на період до 2022 року. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.
2. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року. Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. - Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009>.
3. Стратегії розвитку Одеської області на період 2021-2027 роки.
4. Давиденко І.В. Сучасний стан реалізації круїзного потенціалу міста Одеси / І.В. Давиденко. – 2018. – № 3 (5). – С. 3-13. – Режим доступу: <https://studfile.net/preview/8150874/>.