

**І МІЖНАРОДНА
НАУКОВО – ПРАКТИЧНА
КОНФЕРЕНЦІЯ**

**«ТЕНДЕНЦІЇ ТА
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ
МЕНЕДЖМЕНТУ В УМОВАХ
ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ»**



м. Херсон, Україна



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ
АГРАРНО-ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ (УКРАЇНА)
ДЕПАРТАМЕНТ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА ТА ЗРОШЕННЯ
ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАДМІНІСТРАЦІЇ (УКРАЇНА)
ПІВДЕННА ДЕРЖАВНА СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКА ДОСЛІДНА СТАНЦІЯ ІВПМ
НААН (УКРАЇНА)
ПОЛТАВСЬКА ДЕРЖАВНА АГРАРНА АКАДЕМІЯ (УКРАЇНА)
ІНСТИТУТ ДОСЛІДЖЕНЬ ЕКОНОМІЧНИХ І СОЦІАЛЬНИХ ПРОБЛЕМ
ГЛОБАЛІЗАЦІЇ,
ЄВРОПЕЙСЬКИЙ УНІВЕРСИТЕТ (ГРУЗІЯ)
ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ (МОЛДОВА)
ДЕРЖАВНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ З НАВЧАЛЬНИХ РОБІТ (ВІРМЕНІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ОПЕРАЦІЙНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ, УНІВЕРСИТЕТ НАУКИ І ТЕХНІКИ
AGH (ПОЛЬЩА)
ЗАКЛАД ОСВІТИ «ГОМЕЛЬСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМ. П.О.СУХОГО» (РЕСПУБЛІКА БІЛОРУСЬ)**

МАТЕРІАЛИ



**І-ї МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО – ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ
«ТЕНДЕНЦІЇ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕНЕДЖМЕНТУ В
УМОВАХ ГЛОБАЛЬНИХ ВИКЛИКІВ»**

28 травня 2021 р.

м. Херсон

Лендел І.І., Товт Т.Й. Вибір стратегії підприємства торгівлі під час пандемії.	309
Лесік М.А., Стамат В. М. Digital-маркетинг – комунікація майбутнього.....	312
Лисьонкова Н.М. Використання технології Blockchain, як інструменту управління бізнес-процесами підприємства.	315
Макаренко Н.О., Рикова В.О. Логістичне управління ланцюгами поставок оптових підприємств в контексті реалізації маркетингової стратегії.....	318
Маковоз О. С., Губарєва М.О. Організація мотиваційного механізму в контексті підвищення ефективності підприємства.....	321
Мельник С. К. Шляхи підвищення ефективності управління комунальною власністю.	324
Невідома К. О., Кривуля П. В. Принципова ситуаційна схема-таблиця підсистем оцінювання персоналу торгового підприємства як поєднання класифікації торгового персоналу та класифікації КРІ.	327
Овсієнко Н.В. Особливості визначення сегментування промислового ринку..	330
Остапенко А.С., Вознюк А.В. Доступні кредити для малого та середнього бізнесу.	333
Петришин Л.П., Волкова О.А., Мельник Л.І. Бухгалтерський облік в умовах цифрової економіки.	336
Плетос С.В., Плетос В.Г. Морський круїзний туризм в Україні на прикладі Одеського регіону.	339
Потанер Л. Д Удосконалення збутової діяльності малих та середніх аграрних підприємств.	342
Процишин Ю.Т., Монастирський В. В. Позитивний імідж підприємства як складова конкурентоспроможності.	345
Решмідлова С.Л. Караульна І.В. Проблеми та суперечності управління якістю туристичних послуг.	348
Ріпа Т.В., Васильєва В.Ю. Державна політика підтримки стартапів в Україні.	351
Саєнко О.Р., Кобець А.О. Фінансова та бюджетна звітність установ державного сектору за новими вимогами.	355

Плетос С.В., старший викладач
Плетос В.Г., здобувач вищої освіти
Одеський державний екологічний університет
Одеса, Україна

МОРСЬКИЙ КРУЇЗНИЙ ТУРИЗМ В УКРАЇНІ НА ПРИКЛАДІ ОДЕСЬКОГО РЕГІОНУ

На сьогоднішній день одним із найпоширеніших видів морського туризму є круїзний туризм. Круїзний туризм радикально пов'язаний з економікою країни та єднає у собі майже всі форми рекреації, різноманітні види сервісу та організації відпочинку. Цей вид туризму сприяє розвитку економіки країни в цілому, так як дохід від туристів, які подорожують, отримують, по-перше, круїзні компанії, а, по-друге, і міста, які вони відвідують. Шкода, що в Україні саме цьому виду туризму не приділялося необхідної уваги, лише останнім часом держава робить певні кроки на зустріч морському круїзному туризму, але ще багато проблем залишаються невирішеними.

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. У Чорноморському регіоні, починаючи з середини 1990-х рр., різні вітчизняні судноплавні компанії неодноразово робили спроби відродити круїзне судноплавство на популярній Кримсько - Кавказькій лінії. У 1990-х рр. Чорноморське морське пароплавство організувало круїз за маршрутом Одеса – Пірей – Хайфа – Лімасол – Одеса на теплоході «Одеса Сан», який проіснував менше двох років. На початку 2000-х рр. було організовано разовий круїз навколо Чорного моря на теплоході «Тарас Шевченко». У 2006–2007 рр. судноплавна компанія «Укрферрі» організувала кілька чорноморських круїзів на теплоході «Південна Пальміра». Якщо розглядати привабливість конкретно порту Одеса, то прогнози

експертів є оптимістичними. Це видно на прикладах діяльності окремих іноземних операторів, зацікавлених у відвідуванні цього міста. Круїзна компанія «MSC Cruises» внесла Одесу до списку відвідин ще у 2008р. З того часу в межах осінніх кругових круїзів «Панорама Середземномор'я» до Одеси заходив теплохід «MSC Orega», розрахований на 2 000 пасажирів. Цікаво, що кількість охочих відвідати Південну Пальміру за цей час зросла з 40 до 1 429 осіб. Слід зазначити, що Одеський порт є портом відправлення, що працює за маршрутом Одеса – Пірей – Сорренто та ін. – Одеса. Більш того, існують плани організації паломницьких круїзів із заходом в порти України, Греції, Ізраїлю та Єгипту.

Дрібні судноплавні або туристичні компанії, що організують круїзи на одному-двох невеликих орендованих судах, як правило, технічно застарілих, не мають жодних конкурентних переваг порівняно з потужними іноземними круїзними операторами. Це свідчить про відсутність можливості успішно конкурувати за важливим критерієм «ціна круїзу/якість обслуговування». Наприклад, на судні «Принцеса Олена», яке здійснювало кругові рейси на лінії Одеса – Стамбул та ін. – Одеса, вартість поїздки становить 755 дол. США / на особу при 2-місному розміщенні в каюті зі зручностями на 6-денний рейс (при цьому 3 із 6-ти днів судно стоїть у Стамбулі). Зіставимо цю ціну з вартістю європейських круїзів ліній першого класу, таких як «MSC Cruises», зі значно вищим класом обслуговування. Флот країни нараховує мінімальна кількість вантажних суден, а пасажирські перевезення і морські круїзи на вітчизняних лайнерах пішли в історію. Для порівняння у 2014 році до Одеського пасажирського терміналу було здійснено 28 суднозаходів, що є історичним мінімумом і відповідає рівню кризового 1997 року. Протягом 2015 року в акваторію Одеського морського торговельного порту здійснено 13 заходів іноземних круїзних лайнерів і обслуговано 6563 туристів. У 2015 році, в рамках дунайських круїзів в українську частину дельти Дунаю було здійснено 34 заходи та обслуговано 5146 іноземних туристів. 30 жовтня 2019 року вперше за багато років в Одеський морський порт зайшов круїзний лайнер "Амега". Він здійснював великий круїз по Середземному і Чорному морю, що почався 22 жовтня у французькій Ніцці. Лайнер на борту вміщує більше 800 пасажирів.

Через 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.

Підсумовуючи вище зазначене, можна прийти до висновку, що основними загрозами для розвитку круїзного бізнесу в Україні виступають: - подальше зниження попиту на круїзи через зниження рівня доходів населення; - посилення конкуренції з боку успішних круїзних ліній, які можуть використовувати судна більшої пасажиромісткості; - політичні проблеми та проблеми безпеки в Чорноморському басейні; - економічний спад, що призводить до зниження інвестицій.

Таким чином, державним органам, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно зробити значні зусилля для просування Причорноморського туристичного регіону України на європейському ринку круїзного туризму. Розвиток круїзного судноплавства в умовах міжнародної інтеграції сприятиме розвитку суміжних галузей регіональної економіки (готельний бізнес, громадське харчування, транспорт, суднобудування, судноремонт тощо). Це сприяє залученню інвестицій, створює мультиплікативний ефект розвитку регіональної економіки, а отже – сприяє створенню нових робочих місць.

Література

- 1.Добрянська Н. А. Сучасний стан та перспективи розвитку морського круїзного туризму в Одеській області / Н. А. Добрянська, А. С. Володівщук // Економічний журнал Одеського політехнічного університету. 2019. №4 (10). С.48-54.
- 2.Нездоймінов С. Г. Круїзний туризм в контексті «Морської доктрини України» / С. Г. Нездоймінов, Н. М. Андрєєва // Механізм регулювання економіки. 2013. № 4. С. 100 - 110.