



# Modern Conditions of Development of Science, Education and Production in the World – 2023

**Series of monographs  
Slovak publishing house  
NES Nová Dubnica s.r.o.**

**Monograph 1**

Publishing House NES  
Nová Dubnica s.r.o., 2023



# **Modern Conditions of Development of Science, Education and Production in the World – 2023**

**Series of monographs  
Slovak publishing house  
NES Nová Dubnica s.r.o.  
Monograph 1**

**Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o., 2023**

**Editorial board :**

Róbert Hulák – PhD, NES s.r.o., Slovenská Republika

Jiří Kabelka – PhD, DEL a.s., Czech Republic

Jitka Belková – Master of Engineering and Technology, Slovenská Republika

Zdeněk Navrátil – Master of Mechanical Engineering, Czech Republic

**Reviewers :**

Filip Gabriš – PhD, NES s.r.o., Slovenská republika

Jana Hudecová – Master of Engineering and Technology, Slovenská republika

Zdeněk Králíček – PhD, DEL a.s., Czech Republic

Series of monographs Slovak publishing house NES Nová Dubnica s.r.o.,  
Slovenská Republika

**Monograph 1**

The authors bear full responsible for the text, quotations and illustrations

Copyright by NES Nová Dubnica s.r.o., Slovenská Republika, 2023

**ISBN 988 - 963 - 8454 - 15 - 5 - 5S**

**Editorial compilation**

Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o.

M.Gorkého 820/27, P.O.BOX

018 51 Nová Dubnica, Slovenská republika

tel. +421-42-4401 209

**TABLE OF CONTENTS**

<b>CHAPTER 1. MODERN BASICS OF ECONOMICS, MANAGEMENT AND TOURISM</b> .....	5
1.1. Association Matrix of Cruise Tourism: Trends, Challenges, Perspectives .....	5
<b>CHAPTER 2. INNOVATIVE AND MODERN FOUNDATIONS OF PEDAGOGY AND PSYCHOLOGY</b> .....	17
2.1. Features of Adolescent Mental Health .....	17
2.2. Pedagogical Conditions for the Formation of a Culture of Parenthood in the Conditions of a Preschool Education Institution .....	27
2.3. Pedagogical Conditions of Application of Interactive Teaching Methods in Primary School .....	41
2.4. Research on Economic, Cultural and Academic Cooperation Between Ukraine and China in the Context of Internationalization of Education . . .	61
<b>CHAPTER 3. THEORETICAL ANALYSIS OF THE INDEPENDENT WORK OF FUTURE ENGINEERS-PEDAGOGUES IN THE TEACHING OF PROFESSIONALLY ORIENTED DISCIPLINES IN HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS</b> .....	70
3.1. Analysis of Scientific Approaches to Independent Work of Students in Higher Education Institutions .....	70
3.2. Independent Work of Students in Teaching Vocationally Oriented Disciplines in Higher Education Institutions .....	80
<b>ANNOTATION</b> .....	89
<b>ABOUT THE AUTHORS</b> .....	91

## CHAPTER 1. MODERN BASICS OF ECONOMICS, MANAGEMENT AND TOURISM

### 1.1. Association Matrix of Cruise Tourism: Trends, Challenges, Perspectives

#### АСОЦІАТИВНА МАТРИЦЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ: ТРЕНДИ, ВИКЛИКИ, ПЕРСПЕКТИВИ

Прогресивна траєкторія розвитку круїзного туризму бере свій відлік з середини XIX ст. У 1844 р. американський підприємець Пітер К. Хайден ініціював першу комерційну круїзну подорож через Атлантику на пароплаві «Сіріус», що прямував від Нью-Йорку до Європи, зупиняючись у Бостоні та Гаврі. За іншими даними ідея морських круїзних подорожей належить американцю Бобу Дікенсону, співробітнику компанії Ford Motors, який у 50-тих роках XX ст. ініціював та розробив концепцію круїзного відпочинку, що передбачала потужну індустрію розваг на теплоході [1].

У другій половині XIX ст. популярність круїзів зростає завдяки залученню нових маршрутів та вдосконаленню морських транспортних засобів. У цей період розпочинають свою роботу компанії Cunard Line, P&O Cruises і Hamburg-America Line, які започаткували регулярні круїзи для пасажирів. На початку XX ст. певне гальмування прогресивного розвитку ринку круїзних послуг пояснюється активним поступом авіації. Друга світова війна майже повністю знищила ринок круїзного туризму, відродитися він зміг тільки на початку 50-х років XX ст. Формування глобального ринку морських круїзів припадає на другу половину XX ст. – 1960 р. – саме тоді на ринку з'явилося вже 15 великих світових компаній, зокрема Royal Caribbean International і Carnival Cruise Line, що займалися організацією круїзних подорожей [2].

У працях багатьох українських науковців знаходимо визначення круїзу, як подорожі, що здійснюється на спеціально обладнаних водних видах транспорту, що, зазвичай, заходять у порти, упродовж подорожі. Круїзне судно є специфічною (некласичною) туристською дестинацією, яка не має чітких географічних координат. За своєю суттю, морський круїз (вояж) – це подорож, базова вартість якої включає комплексне обслуговування на борту, зокрема: проїзд на судні, розміщення в каюті, триразове харчування та розважальні заходи на борту. Досить поширеною є практика, коли круїзні лайнери використовуються для проведення конференцій, івент-заходів, різнопланових навчальних програм та інших спеціалізованих заходів. У додаткову програму круїзних турів може входити наступний перелік послуг: огляд пам'яток прибережних міст, берегові екскурсії, можливість зайнятися водними видами спорту, сра-послуги та інші види супутнього туристичного обслуговування. З огляду на дану специфіку, круїзи часто являють собою симбіоз одразу декількох видів туризму: рекреаційного, лікувально-оздоровчого, пізнавального, ділового, спортивного тощо. Жоден інший вид подорожей не здатен забезпечити такого широкого

**Modern conditions of development of science, education and production  
in the world – 2023**

спектру послуг та високого рівня комфорту упродовж усієї мандрівки, що робить круїзи своєрідним унікальним явищем в царині туристичної індустрії.

Акцентуємо увагу на тому, що базовим тригером туристичного продукту морських круїзних подорожей являється власне транспортний засіб (лайнер, яхта, пором і т.п.). Судно виступає генеруючим чинником надання послуг з розміщення, харчування, транспортування, оздоровлення, розваг тощо. Типовими маркерами виключно для морських круїзів є: незмінний склад учасників упродовж усієї подорожі; обслуговування за типом «all inclusive»; транспортний засіб виступає головним елементом в обслуговуванні туристів; пасажери судна вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом (туристам не потрібна віза для виходу на берег у країнах транзиту, якщо термін їх перебування не перевищує 72 год); до подорожі не допускаються особи молодші 21 року без супроводу батьків або опікунів старших за 25 років; круїзні компанії мають право відмовити пасажирові у посадці на лайнер за медичними показниками. Специфіка та складність організації круїзної подорожі робить даний вид туризму трудо- і капіталомістким [3].

Варто відзначити і принципову відмінність морських подорожей від наземних. Морські круїзи вирізняються одним із найвищих рівнів сервісу, одночасним обслуговуванням значної кількості туристів, можливістю здійснення різних за метою видів туризму (рекреаційний, пізнавальний, активний, релігійний, діловий туризм, шопінг-тури тощо), та повним комплексом послуг. Усе це вигідно вирізняє круїзи серед інших існуючих послуг на туристичному ринку, як для потенційного туриста, так і для туроператорів.

Упродовж останніх десятиліть круїзний туризм стабільно генерував чималі туристичні потоки. Починаючи з 1990 р. річне зростання кількості туристів, що надали перевагу круїзним вояжам, коливалась в межах 3-5%. Аналіз статистичних показників 2009-2019 рр. засвідчує неабиякий попит в контексті розвитку круїзного туризму (табл. 1). Сумарний попит на морські круїзи за 10 років зріс на 68%. TripBarometer провів найбільше у світі опитування серед подорожуючих та власників готелів (понад 44 тис. респондентів з різних країн світу), відповідно до якого кожен п'ятий подорожуючий виявив бажання вперше вирушити в круїз у 2016 р. [1].

*Таблиця 1*  
**Міжнародний попит на морські круїзи (млн. пасажирів)[4]**

<b>Рік</b> <b>Регіон</b>	2009	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Динаміка за 1 рік	Динаміка за 10 років
Пн. Америка	10,40	12,21	12,20	12,49	13,12	14,34	15,51	8,71%	49,2%
Європа	5,04	6,39	6,58	6,79	6,94	7,17	7,71	7,50%	52,9%
Інші регіони	2,15	3,74	4,40	5,87	6,66	7,00	6,45	-7,86%	200,1%
<b>Всього</b>	<b>17,59</b>	<b>22,34</b>	<b>23,18</b>	<b>25,15</b>	<b>26,72</b>	<b>28,52</b>	<b>29,67</b>	<b>4,06%</b>	<b>68,7%</b>

Круїзна індустрія є доволі динамічним сектором, який постійно розвивається і займає все більш впевнені позиції в туристичній галузі. Середньорічний темп



зростання кількості пасажирів круїзних суден становить майже 8% (без врахування років пандемії, оскільки дані за 2019-2021 рр. пов'язані з нестандартною ситуацією і не можуть використовуватися для об'єктивної оцінки). Дослідники зазначають, що кількість туристів, які беруть участь у морських круїзах, зростає вдвічі швидше, аніж кількість туристів у цілому [5]. У 2020 році через пандемію COVID-19 ринок круїзного туризму призупинив свою діяльність, і повернувся до звичного ритму лише у березні 2021 року. У 2020 р. кількість круїзних пасажирів у світі скоротилася на 84%. Саме у пандемічний 2020 р. провідні круїзні компанії втратили від 60 до 80% вартості своїх активів. Так, акції найбільшого круїзного холдингу «Carnival Corporation» з січня 2020 року знизилися на 63%, а другої за величиною компанії «Royal Caribbean Cruises» – майже на 80% [6].

Першою з країн, де відновився круїзний туризм є США. До слова, порт Маямі вважається найбільш завантаженим круїзним портом світу, а Південна Флорида являється центром найбільших круїзних компаній, де працює понад 10 тис. співробітників. Цікаво, що саме громадяни США склали більшість (43%) усіх круїзних пасажирів 2021 р.

У 2022 р. загальна кількість круїзних туристів налічувала на 13 млн. осіб більше, ніж у 2021 р. [7]. За даними Cruise Lines International Association географія туристичних потоків морських круїзів у 2022 р. виглядала наступним чином (рис. 1).

Інформація дашбордів Міжнародної асоціації круїзних ліній свідчить про генеруюче значення Північної Америки (52% пасажиропотоку) та Європи (26%) на ринку круїзних послуг. Проте, найшвидші темпи зростання даного сектору туристичної індустрії демонструє Азійський регіон. Лише упродовж 2012-2014 рр. обсяг пасажирських перевезень у регіоні подвоївся – до 1,4 млн осіб. Дещо нижчі темпи зростання має Австралія, але й тут за 10 років круїзний ринок виріс майже в 10 разів [1]. Станом на 2022 р. на Азію припадає 13% круїзного пасажиропотоку; на Австралію та Нову Зеландію – 4% пасажиропотоку.

Аналіз попиту ринку показує зниження значення традиційного напрямку, а саме Карибів, у діяльності індустрії, на користь інших регіонів, таких як Аляска, Північна Атлантика, Північна Європа та Середземномор'я. Сьогодні Середземномор'я є одним з найбільших ринків морських круїзів у світі, проте його потенціал все ще повністю не розкритий, а це, в свою чергу, зумовлює існування значних перспектив розвитку у цьому сегменті. Найбільший потенціал для прокладання нових маршрутів має узбережжя Північної Африки, що володіє значною кількістю туристичних ресурсів у прибережних зонах, які, втім, залишаються невідомими та недоступними для широкого споживача. Цікавими були б і круїзи до Західної Азії, оскільки цей субрегіон вирізняється вражаючою історико-культурною складовою, однак повноцінному його використанню у туризмі перешкоджає несприятлива геополітична ситуація та існування конфліктів на його території. Проте, навіть за умови збереження напруженої ситуації, існує можливість включення країн субрегіону до маршрутів круїзних

## Modern conditions of development of science, education and production in the world – 2023

компаній. Прикладом для наслідування може слугувати Ізраїль або Кіпр, які за допомогою введення високих стандартів безпеки та маркетингових заходів, які популяризували ці країни і запевняли у безпеці туристів, змогли розвинути свою туристичну галузь. Також більшої уваги заслуговують країни Балканського півострова, а саме Боснія і Герцеговина, Чорногорія і Албанія, які також досі залишаються «незвіданими територіями» для більшості туристів. Зміна пропонованого продукту невіддільна від зміни цільової аудиторії. Зростання популярності морських круїзів серед різних верств населення зумовлює виникнення все більш різноманітних круїзів, як за маршрутами та тривалістю, так і за зручностями та наповненням.

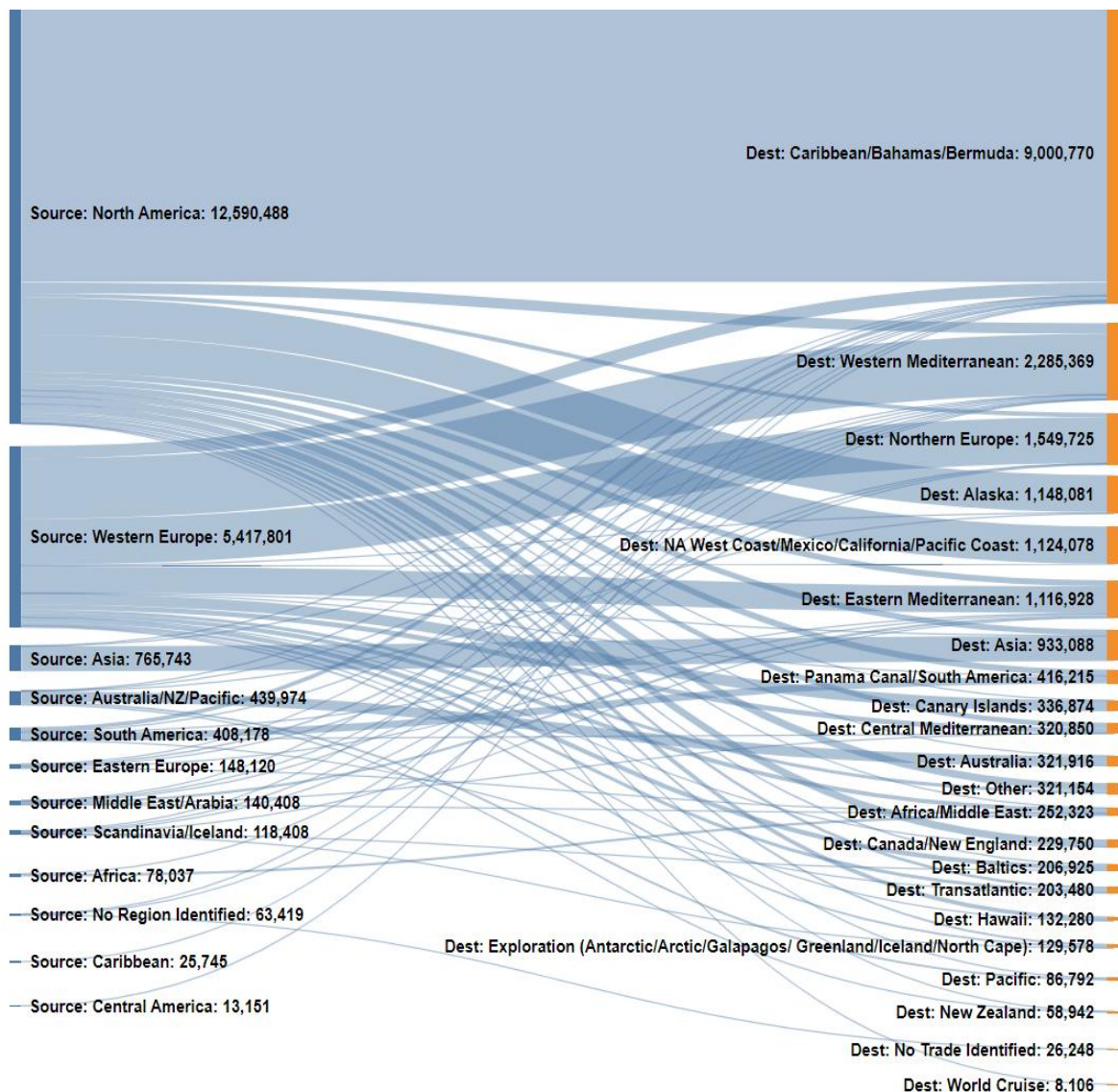


Рис. 1. Діаграма туристичних потоків морських круїзів у 2022 р.: пасажирів з регіону відправлення до регіону призначення [8]



За прогнозами UNWTO, до 2027 р. чисельність круїзних туристів збільшиться до 40 млн. осіб (рис. 2). Стабільність продажів круїзного ринку буде стимулювати й зростання кількості компаній та турагентів, що продають цей продукт.

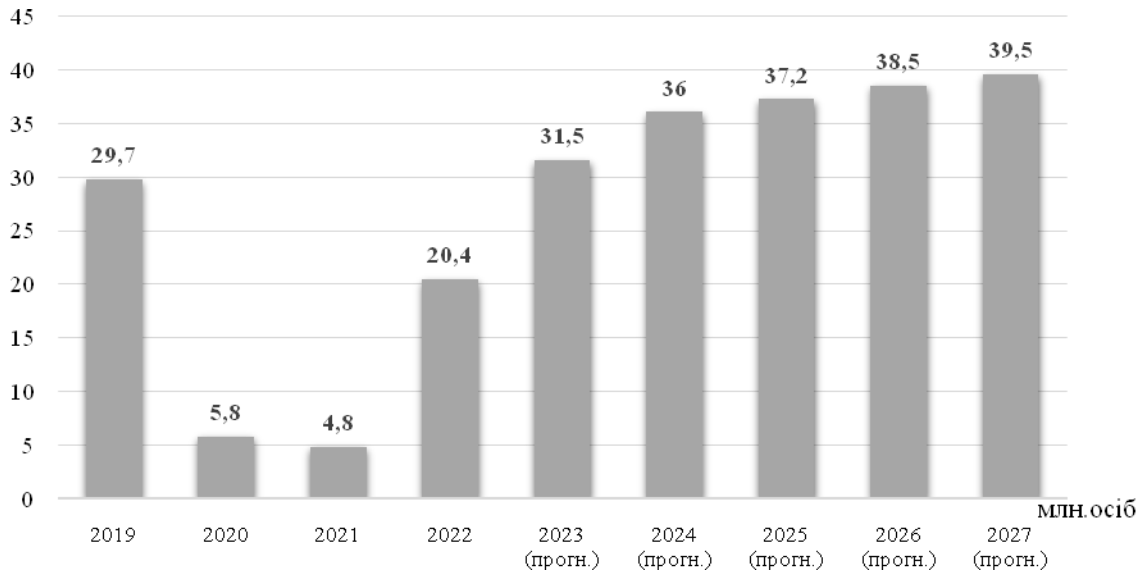


Рис. 2. Динаміка кількості туристів, що взяли участь у морських круїзах 2019-2022 рр. та прогнозована кількість туристів на 2023-2027 рр. (складено авторами на основі [9])

UNWTO визначає круїзний туризм, як один із найдинамічніших різновидів туризму у XXI ст. Він вирізняється високими темпами щорічного зростання – 9 % річних за останні 25 років проти 4% позитивної динаміки в індустрії туризму загалом. Тільки за останні допандемічні п'ять років динаміка збільшення прямих доходів від круїзного туризму в Європі становила більше 200%. За прогнозами The Marine Institute саме круїзне судноплавство названо першим серед морських секторів з найбільш високим потенціалом розвитку на найближче століття.

Внесок круїзної діяльності в місцеву економіку може бути одним з основних джерел доходу, тоді як на національному рівні він, очевидно, буде не таким суттєвим. Однак, існує ряд країн, яким саме круїзний туризм забезпечує постійні надходження до бюджету. Життєво важливим круїзний сектор є для багатьох невеликих острівних держав, де він слугує основним соціально-економічним чинником, оскільки забезпечує зайнятість населення, розвиток інфраструктури та стабільні економічні прибутки. У першу чергу мова йде про Домініканську Республіку, Кайманові Острови, Ямайка, Багамські Острови, Грецію (доходи від морських круїзів становлять від 30% до 80% від усіх загальних надходжень до бюджету).

Упродовж останніх 20 років щорічний приріст вартості круїзної індустрії у світі складає в середньому 7,4%. Станом на 2023 р., морські круїзні вояжі є одним з найбільш швидко зростаючих та перспективних секторів туристичної індустрії, а збільшення популярності даного виду подорожей серед туристів сприяє

## Modern conditions of development of science, education and production in the world – 2023

підвищенню його соціально-економічного впливу. До прикладу, сукупний прибуток від круїзної індустрії у 2015 р. склав 39,6 млрд дол. США [1]; за 2019 р., індустрія круїзів принесла в світову економіку більш, ніж 72 млрд дол. США, прямих доходів – 27 млрд дол. США, працевлаштувала на постійній основі майже 1,2 млн осіб та обслужила близько 30 млн туристів [10].

Світова пандемія COVID-19 призвела до падіння прямих доходів від круїзного туризму у 2020 р. на 88% (круїзна індустрія заробила лише 3 млрд дол. США). У 2022 р. прямі доходи круїзної індустрії становили 18 млрд дол. США. За прогнозами Міжнародної асоціації круїзних компаній (CLIA) до кінця 2023 р. очікується, що круїзна індустрія досягне 25,1 млрд дол. США, а до 2024 р. світовий прибуток від круїзів складатиме 30 млрд дол. США. До 2026 р. зростання виручки на круїзному ринку стабілізується на рівні 3% [7].

Регіональний розподіл економічного впливу круїзної індустрії на світову економіку репрезентований на рис. 3. Як видно з рисунку, особливо швидкими темпами розвивався Європейський круїзний ринок, який за період з 2009 по 2019 рр. збільшився майже в 9 разів (щорічно в круїзи відправлялося на 12% пасажирів більше, ніж у попередньому періоді). За період з 2013-2019 рр. прямі доходи європейської круїзної індустрії збільшилися на 80%, при цьому найбільше зростання (більш, ніж у 2 рази) спостерігалось з надання послуг з транспортування туристів і торгівлі товарами довготривалого і короткострокового користування (темпи зростання склали 246,5%).

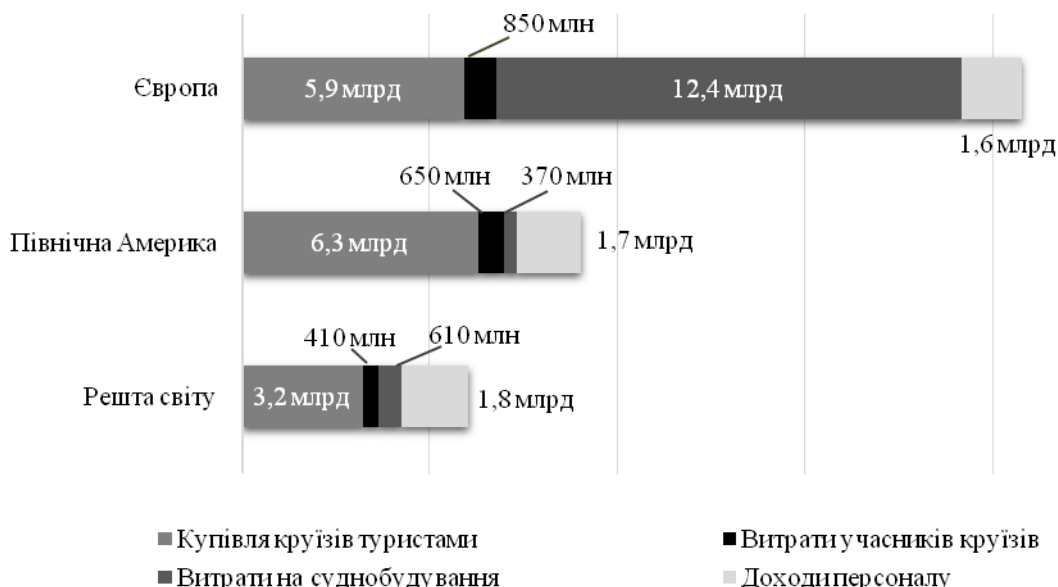


Рис. 3. Економічний вплив круїзної індустрії на світову економіку, 2021 р. [9]

Інформаційний скринінг наукової літератури показав, що круїзний туризм має величезний ефект для розвитку регіональної економіки [11]:

– залучення до обслуговування агентських компаній, туроператорів, автотранспортних підприємств, закладів громадського харчування, установ

культури під час транзитних зупинок круїзних суден в портах. При обслуговуванні базових стоянок судна (зі зміною пасажирів), крім перерахованих підприємств, задіяні також аеропорти та готельний сектор;

- інтенсифікація надходжень до бюджетів всіх рівнів, в першу чергу, місцевого бюджету;
- створення нових робочих місць у сферах, задіяних для обслуговування круїзного судноплавства (у т.ч. у сфері туризму, транспортних перевезень тощо);
- стимулювання розвитку суміжних галузей, включаючи суднобудування та судноремонт;
- маркетинг туристичних дестинацій регіону та країни в цілому (за даними CLIA шість з десяти туристів повертаються до дестинацій, які вони відвідали під час круїзу);
- розширення можливостей для міжнародного співробітництва;
- залучення інвестицій у розвиток транспортної та туристичної інфраструктури.

Головним джерелом надходжень у місцеві бюджети є прямі витрати туристів та круїзних компаній. Прямі витрати, спродуковані круїзним туризмом, можна розділити на три сегменти: витрати пасажирів круїзних суден; витрати екіпажу; витрати круїзних компаній. Попри витрати на придбання подорожі, туристи витрачають кошти і в портових містах, де зупиняється судно. Це витрати на екскурсійне обслуговування, сувенірну продукцію та інші роздрібні товари; аналогічні витрати здійснює й екіпаж суден (середній екіпаж круїзного лайнера – близько 1500 осіб). За даними CLIA один пасажир круїзного лайнера щоденно витрачає 214 дол. США [7]. У середньому кожен турист витрачає 750 дол. США в прибережних містах упродовж типового 7-денного круїзу [9]. Сумарно за 2019 р. туристи та персонал витратили 72 млрд дол. США за час подорожей. Крім того, круїзи передбачають безпосередні витрати круїзних компаній на організацію та здійснення подорожі. Це регулярні витрати на паливо, технічне обслуговування судна, їжу та напої, готельне та кухонне приладдя, комунальні послуги під час перебування в портах, тощо. Окремо варто виділити кошти, залучені для виплати заробітної плати персоналу, комісійним турагентам, витрат на рекламу та інші професійні та бізнес-послуги [4]. У 2019 р. круїзна індустрія спродувала майже 900 тис. робочих місць і зробила внесок у 38 млрд. дол. США у вигляд заробітної плати. У 2021 р. круїзний сектор Європи забезпечив постійним місцем роботи 315 тис. осіб. Кожні 24 туристи забезпечують роботою одного штатного працівника, чия діяльність пов'язана з індустрією круїзів [12]. У 2022 р. індустрія круїзного туризму створила більше 1 млн. робочих місць. При цьому, фокусуємо увагу на тому, що 70% екіпажу круїзного лайнера зайнята у готельному сервісі [7].

Вплив круїзного туризму не обмежується лише створенням робочих місць, адже можна стверджувати, що із розвитком туризму покращується і загальний рівень життя місцевого населення, оскільки розвивається супутня інфраструктура, збільшується середня заробітна плата, зберігаються та охороняються об'єкти історико-культурної спадщини для наступних поколінь.

Круїзні компанії надають перевагу різноманітним товарам та продуктам харчування місцевого виробництва, що також підтримує локальні підприємства. До прикладу, одним з найпопулярніших трендів у круїзній індустрії в 2023 р. є місцева кухня – 61,1% туристів обирають саме її упродовж своєї подорожі.

Попри те, що круїзні компанії на даний момент мають доволі значну потужність пропозиції, вони далі продовжують неухильно збільшувати продуктивність своїх суден. З 2005 р. до 2019 р. завантаженість суден постійно перевищувала 100% і очікується, що до кінця 2023 р. відбудеться не лише повернення до допандемічних показників, але й їх перевищення [13].

Зростання конкуренції на ринку, процеси глобалізації та прагнення окремих учасників ринку до монополізації призвели до створення круїзних холдингів, на частку яких у 2018 р. припадало 81,6% ринку. Сьогодні для світового круїзного ринку продовжує домінувати олігополія – дуже висока концентрація флоту в руках небагатьох круїзних компаній, які станом на 2023 р. контролюють майже 85% ринку круїзних послуг. Першість серед найбільших холдингів-лідерів тримають компанії США [7] (рис. 4).

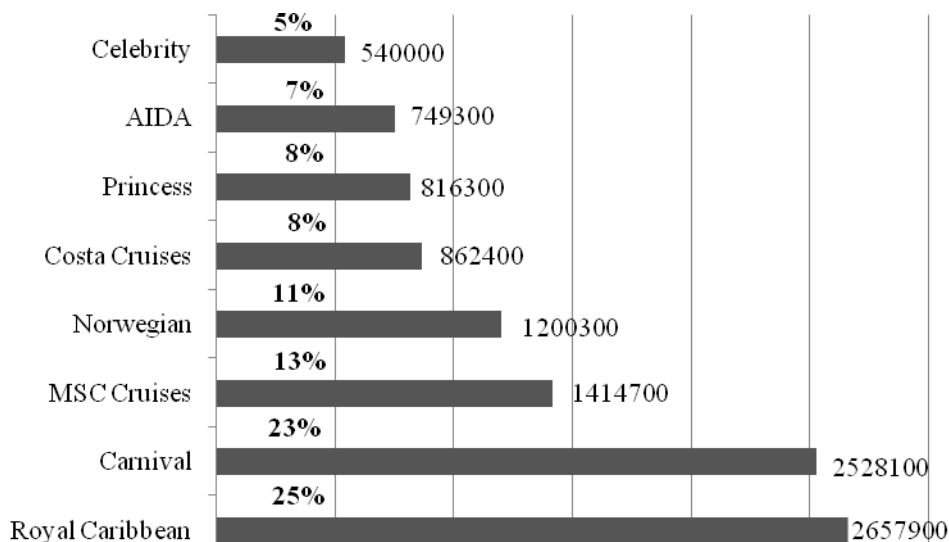


Рис. 4. Чисельність пасажирів, перевезених круїзними компаніями світу (станом на 2021 р.)

Станом на 2023 р. світовий круїзний флот включає 386 лайнерів, з них 221 – це круїзний флот Північної Америки, 124 європейські круїзні лайнери. На Азію, Тихоокеанський регіон та Австралію припадає 41 корабель. Динаміка світового круїзного флоту представлена на рисунку 5:

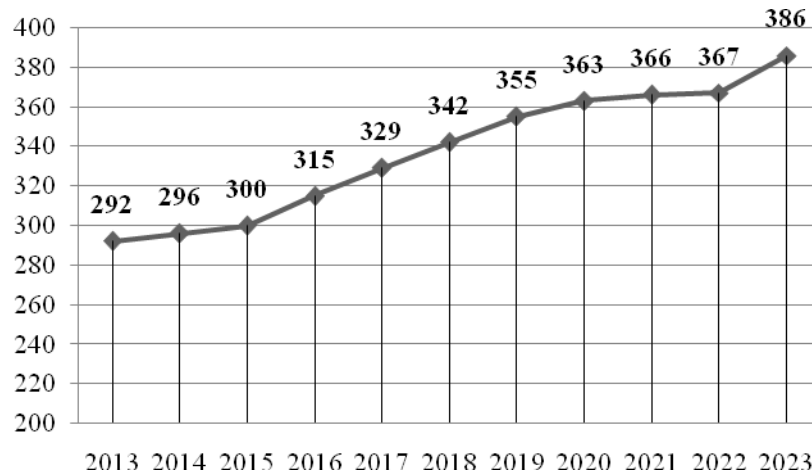


Рис. 5. Динаміка світового круїзного флоту [1]

Цікавими є дані, подані у звітах Міжнародної асоціації круїзних ліній та Круїзних асоціацій Флориди та Карибів, що відбивають сучасні тренди круїзної галузі [11]:

– 92% туристів, які відправляються в морський вояж, лояльно ставляться до круїзів та планують круїз, як наступну відпустку;

– 65% подорожуючих оцінюють круїзи як найкращий тип відпустки порівняно із наземними подорожами, курортами, що працюють за системою «all inclusive», турами, орендою будинків для відпочинку тощо;

– круїзи є найкращим вибором для відпочинку для сімей, особливо для тих, хто має дітей до 18 років;

– круїзи набувають популярності у молодших поколінь туристів - 65% представників покоління Y/Мілленіалів та 71% представників покоління X вважають, що круїз - це їх улюблений відпочинок. На вибір покоління Бебі-бумерів більше впливають спрямованість круїзного маршруту, кількість портів, у яких круїзний лайнер буде здійснювати зупинки, а також асортимент екскурсійних пропозицій. Традиціоналісти надають перевагу круїзним програмам сімейного відпочинку та відпочинку з дітьми. Покоління Y/Мілленіали більше турбуються про вартість, комфорт та наявність розважальних програм на борту [14].

Проте, незважаючи на складність організації подорожі, зазвичай високу вартість, незручність для певних груп туристів (для тих, хто страждає від «морської хвороби» чи синдрому «замкнутого простору»), морські круїзи є винятковим явищем в індустрії туризму, що зумовлює їх постійну затребуваність.

У процесі дослідження зроблено спробу систематизувати основні сучасні світові тенденції, що притаманні індустрії морських круїзів. Серед них:

- зниження середнього віку туристів;
- зростання популярності круїзів серед людей з обмеженою фізичною мобільністю та облаштування суден, згідно з їхніми потребами;
- зростання кількості соло-мандрівників та одиночних кают на судах;



- неодноразове здійснення сімейних подорожей, у яких беруть участь принаймні два покоління;
- високий відсоток здійснення повторних подорожей;
- зацікавленість у нестандартних та екзотичних круїзних маршрутах;
- зростання обізнаності туристів про морські круїзи, спрямованість маршрутів та специфіку обслуговування;
- ріст популярності місцевого автентичного продукту серед туристів;
- збільшення кількості нішевого продукту;
- збільшення кількості, з одного боку дуже коротких, а з іншого боку, довготермінових круїзів;
- орієнтованість на збереження та безпеку довкілля;
- запровадження новітніх технологій в суднобудуванні для безпечної експлуатації суден;
- зниження середньої вартості круїзів, збільшення їх доступності.

Попри позитивний вплив круїзного туризму як сектору туристичної індустрії, варто говорити і про зворотню сторну медалі – негативний екологічний вплив на навколишнє середовище. На зменшення негативного впливу та відновлення екосистем планети сьогодні витрачається більша частина коштів, яку приносить круїзна сфера. Міжнародними організаціями реалізується чимало проєктів, метою яких є мінімізація негативного впливу від круїзного судноплавства. Як правило, основною проблемою у вирішенні даного кола питань є відсутність координації дій між країнами, що робить можливим експлуатацію морського простору на регіональному рівні.

Систематизовуючи можливі деструктивні впливи, спричинені круїзною діяльністю, виділяємо [15]:

- механічне забруднення побутовими відходами. Так, кількість відходів з круїзних суден коливається від 2,6 до 3,5 кг/особу/добу, оскільки на борту суден відсутні ефективні способи контролю їх утилізації. Близько 24% усіх відходів, які утворюються під час морських перевезень, спричинені круїзними лайнерами;

- хімічне забруднення – побутові хімікати, зола, трюмні води тощо. Таке забруднення критичне для ділянок із сповільненим водообміном та акваторії навколо архіпелагів;

- забруднення атмосферного повітря. Суднові дизельні двигуни використовують важке паливо, що містить великі концентрації сірки та металів. Підраховано, що глобальні викиди в повітря суден становлять 15% і 9%  $\text{NO}_2$  і  $\text{SO}_2$  відповідно. Загальні викиди від міжнародного судноплавства в європейських морях у 2020 р. були оцінені в приблизно 5 млн т  $\text{NO}_2$ , 3,5 млн т  $\text{SO}_2$  і 375 тис. т важких часток;

- органічне забруднення стічними водами. Органічні речовини, що потрапляють у морське середовище, через стічні води, можуть спричинити зміни в структурі екосистем і знизити рівень кисню, також стічні води можуть містити бактерії, віруси та патогенні організми;

- біоцидне забруднення. Генеруючим видом біоциду в морській справі є засоби (на основі міді) проти обростання судна. Підвищений рівень міді провокує зміни в бентосних угрупованнях, зменшення видового багатства та посилене домінування окремих видів. Зокрема, дослідження в межах Середземного моря показало концентрацію міді в незабрудненій морській воді 0,15–0,6 мг/л, а в незабруднених осадах 2,8–13,7 мг/кг. Тоді як середні значення концентрації міді в осадах на пристанях, маринах і зонах обслуговування кораблів коливаються від 181 мг/кг до 3468 мг/кг. На глобальному рівні використання цих речовин є незначним, однак на місцевому рівні це може бути серйозною проблемою через біонакопичення важких металів.

- шумове забруднення – тривалий вплив інтенсивного звуку призводить до зміни поведінки та якості життя у деяких видів риб та морських ссавців. Дослідження впливу морського навколишнього шуму від кораблів показує, що дельфіни уникають районів з частим рухом суден, через що, вони витрачають менше часу відпочинку і більше часу на спроби уникнути шуму;

- світлове забруднення заважає нормальному функціонуванню нічних видів тварин. Добре освітлені судна в нічну пору доби можуть дезорієнтувати мігруючих птахів, спричиняти локальні проблеми міграції зоопланктону, головоногих молосків, риб та інших морських видів.

Отже, сьогодні круїзний туризм є однією із трендових галузей туристичної індустрії в контексті зростаючого попиту серед подорожуючих. Перспективні вектори його подальшого розвитку охоплюють зростання попиту на екологічні круїзні вояжі, розширення географії маршрутів, залучення нових цільових аудиторій, зростання інтересу до активного відпочинку та пригодницького туризму на борту круїзних суден, а також розвиток технологій у галузі круїзної індустрії. Зазначені тенденції свідчать про те, що круїзний туризм має потенціал для подальшого росту і розвитку. Для успішного функціонування цієї галузі необхідно забезпечувати екологічну сталість, інноваційність та високу якість послуг для задоволення потреб сучасних туристів.

#### Список використаних джерел

1. Корнілова В.В., Корнілова Н. В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. №5. С. 20-25.
2. Зацепіна Н. О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2012. Вип. XXXIV. С. 232-234.
3. Бочан І. О. Світові тенденції і проблеми становлення круїзного бізнесу в Україні. *Туристичний та готельно-ресторанний бізнес в Україні: проблеми розвитку та регулювання* : матеріали IV міжнар. наук.-практ. конф. (21–22 бер. 2013 р.). Черкаси : Видавець Чабаненко Ю. А., 2013. С. 8-14.
4. CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019. Report. URL: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019-final.ashx>

5. Jeronimo Esteve-Perez, Antonio Garcia-Sanchez. Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands. *Maritime Economics & Logistics*. 2015. No 17, P. 371-388.
6. Бойко Н.О., Богославец О. Г. Круїзний туризм в умовах сучасних світових викликів. *Наукові перспективи*. 2020. №5 (5). Серія «Економіка». С. 293-303.
7. Cruise Industry: 100+ Statistics, Facts, and Trends [2023]. URL: <https://passport-photo.online/blog/cruise-industry-statistics/#gref>
8. CLIA: Cruise Lines International Association. CLIA One Resource Passenger Reports. 2022 Global Passenger Report. 2022 CLIA One reSource Passenger Flow. About This 2022 Passenger Flow Diagram. URL: <https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2023/march/2022-global-passenger-report/2022-clia-one-resource-passenger-flow-diagram>
9. CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: 2023 State of the Cruise Industry Report. URL: [https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report\\_low-res.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx)
10. CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019. The Cruise Industry An Important Contributor To The Global Economy. URL: <https://cruising.org/-/media/Research-Updates/Research/Global-Cruise-Impact-Analysis-2019---Infographics>
11. Гордійчук Є. Г. Якість обслуговування як чинник формування конкурентоспроможності у круїзному туризмі. *Вісник соціально-економічних досліджень* : зб. наук. праць. Одеса : Одеський національний економічний університет. 2021. № 2 (77). С. 143-162.
12. CLIA: Cruise Lines International Association. Economic Impact Studies: State Of The Cruise Industry Outlook 2022. URL: [https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022\\_updated.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2022/clia-state-of-the-cruise-industry-2022_updated.ashx)
13. Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F. D., Rech, G. Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management*. 2009. No 36(3), P. 235-251. DOI:10.1080/03088830902861128
14. Гнатюк А., Ханас У. Цільова аудиторія морських круїзів: сучасний стан та тенденції. *Актуальні проблеми розвитку сфери гостинності: перспективи та виклики*: Матеріали міжнародної наукової конференції (4-5 травня). Ужгород. 2023. С. 41-45.
15. MacNeill, T., Wozniak, D. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*. 2018. No 66. P. 387-404. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.11.002

## ANNOTATION

### **CHAPTER 1. MODERN BASICS OF ECONOMICS, MANAGEMENT AND TOURISM**

#### **1.1. Uliana Khanas, Anastasia Hnatuk, Nadiia Melnyk, Andrii Melnyk ASSOCIATION MATRIX OF CRUISE TOURISM: TRENDS, CHALLENGES, PERSPECTIVES**

The study is devoted to the assessment of the structural parameters of the development of cruise tourism, its place in the system of the international tourism market. The main markers that form the vanity trends in the cruise services market are analyzed. The destructive effects caused by cruise activity are allocated.

**Keywords:** cruise tourism, international demand for sea cruises, International Cruise Lines Association, cruise market.

### **CHAPTER 2. INNOVATIVE AND MODERN FOUNDATIONS OF PEDAGOGY AND PSYCHOLOGY**

#### **2.1. Zoriana Sprynska FEATURES OF ADOLESCENT MENTAL HEALTH**

The paper provides a theoretical analysis of the phenomenon of mental health of an individual. The criteria of mental health of the individual are considered. Factors affecting the mental health of adolescents are described.

The perception of adolescents about the criteria of mental health was studied. Features of the primary prevention of addictions in adolescence are highlighted. The role of family and self-regulation in the formation of mental health of adolescents is described.

**Keywords:** mental health, mental health criteria, addiction prevention, teenagers, self-regulation.

#### **2.2. Alla Revt PEDAGOGICAL CONDITIONS FOR THE FORMATION OF A CULTURE OF PARENTHOOD IN THE CONDITIONS OF A PRESCHOOL EDUCATION INSTITUTION**

The work reveals the concept of "pedagogical culture of parents", characterizes the forms and methods of formation of pedagogical culture, features of pedagogy of this process.

On the basis of the conducted research, the effectiveness of the pedagogical process regarding the formation and improvement of the pedagogical culture of parents was revealed. It has been proven that various forms of work on raising the level of pedagogical culture contribute to ensuring the compliance of family upbringing with pedagogical requirements, which will have a positive effect on the child's behavior, relationships with peers, adults, and socialization.

**Keywords:** parents, pedagogical culture, pedagogical conditions, preschool education institution, pedagogy.

#### **2.3. Svitlana Titarenko PEDAGOGICAL CONDITIONS OF APPLICATION OF INTERACTIVE TEACHING METHODS IN PRIMARY SCHOOL**

An analysis of the psychological and pedagogical literature on the problem of using interactive teaching methods in primary school was carried out. The psychological and physiological characteristics of younger schoolchildren are substantiated. The concept of «interaction» is characterized as a key feature of the interactive method. Pedagogical

conditions for the use of interactive teaching methods in primary school are substantiated.

**Keywords:** interactive methods, interaction, pedagogical conditions, psychophysiological features, primary school.

#### **2.4. Wang Yixuan RESEARCH ON ECONOMIC, CULTURAL AND ACADEMIC COOPERATION BETWEEN UKRAINE AND CHINA IN THE CONTEXT OF INTERNATIONALIZATION OF EDUCATION**

Ukraine, located in the eastern part of Europe, is an integral part of China's Belt and Road Initiative. 2023 is also the 10th year of China's "One Belt, One Road" policy. Over the past ten years, with the support of the governments of the two countries, cooperation between the two peoples in the economic, cultural, educational and other areas has achieved fruitful results. The core competitiveness of the 21st century is the demand and competition for talents. The concept of international educational exchanges has also become more and more popular.

**Keywords:** Ukraine, China, internationalization of education, exchange and cooperation.

#### **CHAPTER 3. Serhii Onyshchenko THEORETICAL ANALYSIS OF THE INDEPENDENT WORK OF FUTURE ENGINEERS-PEDAGOGUES IN THE TEACHING OF PROFESSIONALLY ORIENTED DISCIPLINES IN HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS**

In the section of the monograph, various interpretations of the concept of "independent work of students" by outstanding teachers and scientific researchers are considered and analyzed. After the analysis, it was concluded that the use of the concept of "independent work" has a wide range of definitions, which reflects the existence of different points of view on the understanding and technologies of building independent work, both in terms of structuring the content of training and developing forms and methods of training.

In a concise concept, "independent work of a student" can be called such educational activity of a student, which is aimed at studying and mastering the material of an educational discipline without the direct participation of a teacher. And the main task of independent work is to improve the quality of assimilation of knowledge, skills and abilities and to increase the level of independence, which is currently a priority for obtaining higher education.

**Keywords:** independent work, engineer-pedagogue, professionally oriented disciplines, higher education.



## ABOUT THE AUTHORS

### CHAPTER 1. MODERN BASICS OF ECONOMICS, MANAGEMENT AND TOURISM

**1.1. Uliana Khanas** – Ph.D., Associate Professor, Associate Professor of the Department of Tourism, Uzhhorod National University

**Anastasia Hnatuk** – Student, Uzhhorod National University

**Nadiia Melnyk** – Ph.D., Associate Professor, Associate Professor of the Department of Hotel and Restaurant and Resort Business, Vasyl Stefanyk Precarpathian National University

**Andrii Melnyk** – Ph.D., Associate Professor, Associate Professor of the Institute of Natural Sciences and Tourism, Ivano-Frankivsk National Technical University of Oil and Gas

### CHAPTER 2. INNOVATIVE AND MODERN FOUNDATIONS OF PEDAGOGY AND PSYCHOLOGY

**2.1. Zoriana Sprynska** – Ph.D. (Psychology), Associate Professor, Associate Professor of the Psychology Department, Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University

**2.2. Alla Revt** – Ph.D. (Pedagogy), Associate Professor, Associate Professor of the Department of General Pedagogy and Preschool Education, Drohobych Ivan Franko State Pedagogical University

**2.3. Svitlana Titarenko** – Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor, Associate Professor at the Department of Preschool Pedagogy and Psychology, Oleksandr Dovzhenko National Pedagogical University, Hlukhiv, Ukraine

**2.4. Wang Yixuan** – PhD student, Educational, pedagogical sciences Doctoral students, Lviv Polytechnic National University

### CHAPTER 3. THEORETICAL ANALYSIS OF THE INDEPENDENT WORK OF FUTURE ENGINEERS-PEDAGOGUES IN THE TEACHING OF PROFESSIONALLY ORIENTED DISCIPLINES IN HIGHER EDUCATION INSTITUTIONS

**3.1., 3.2. Serhii Onyshchenko** – PhD, Associate Professor, Berdyansk State Pedagogical University

**Scientific Edition**

**Series of monographs Slovak publishing house NES Nová Dubnica s.r.o.**

**Monograph 1**

**Modern conditions of development of science, education and  
production in the world – 2023**

**Collection of abstracts**

*The authors are responsible for the selection, accuracy of the  
facts, quotations and other information*

---

Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o.  
M.Gorkého 820/27, P.O.BOX  
018 51 Nová Dubnica, Slovenská republika  
tel. +421-42-4401 209



# NES NOVÁ DUBNICA S.R.O.

ISBN 988 – 963 – 8454 – 15 – 5 - 5S

Publishing House NES Nová Dubnica s.r.o.

M.Gorkého 820/27, P.O.BOX

018 51 Nová Dubnica, Slovenská republika

tel. +421-42-4401 209