

УДК 338.48:339.9

T-33

*Рекомендовано до друку Науково-методичною радою Вищого навчального приватного закладу «Дніпровський гуманітарний університет» (протокол від 21.12.2023 р. (протокол № 4).*

**T-33 Теоретико-прикладні проблеми розвитку індустрії туризму та гостинності у конкурентному середовищі:** матер. Всеукр. наук.-практ. конф. (Дніпро, 29 листоп. 2023 р.). Дніпро : ВНПЗ «Дніпровський гуманітарний університет», 2023. 113 с.

Збірник містить матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Теоретико-прикладні проблеми розвитку індустрії туризму та гостинності у конкурентному середовищі» (29.11.2023), у роботі якої взяли участь здобувачі вищої освіти закладів вищої освіти України.

Матеріали науково-практичної конференції надруковані в авторській редакції.

#### РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

докт. юрид. наук, проф. **Олег КИРИЧЕНКО** (голова); канд. ек. наук, доц. **Тетяна ТЕСЛЕНКО** (заст. голови); **Андрій МІРОШНИК** (секретар); канд. юр. наук **Сергій ДУБОВ**; док. ек. наук, проф. **Ігор САЗОНЕЦЬ**; док. ек. наук, проф. **Володимир ДЖИНДЖОЯН**; док. ек. наук, проф. **Ольга САЗОНЕЦЬ**; канд. юр. наук, доц. **Тетяна ЛЕЖНЄВА**.

© ВНПЗ ДГУ, 2023

© Автори, 2023

2. Бухаліс Д., Фьорсте М. Маркетинг SoCoMo для подорожей і туризму: розширення можливостей спільного створення вартості. *Journal of Destination Marketing & Management*. 4(3). 2015. С. 151-161.

3. Всесвітня туристична організація ООН (UNWTO). (2020). Туризм і COVID-19. URL : <https://www.unwto.org/tourism-covid-19> (дата звернення 10.11.2023)

**Крупій Яна Андріївна**

здобувач вищої освіти

другого (магістерського) рівня вищої освіти  
Дніпровського гуманітарного університету

*Науковий керівник:*

**Сазонець Ольга Миколаївна**

доктор економічних наук, професор,

професор кафедри туристичного та

готельно-ресторанного бізнесу

Дніпровського гуманітарного університету

## **СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ СВІТОВІЙ ІНДУСТРІЇ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ В УМОВАХ ПОСТКОВІДНОЇ ЕКОНОМІКИ ТА ГЕОПОЛІТИЧНИХ ЗМІН**

Світова економіка з початком війни росії проти України перейшла від фази відновлення після епідемії коронавірусу до різкого сповільнення в умовах потрясінь та невизначеності, спричиненої агресією росії. Руйнування логістичних ланцюжків та впровадження санкційних обмежень проти російської федерації призвело до дисбалансу попиту й пропозиції, що зумовило великі проблеми на світових товарних ринках, прискорення інфляційних процесів та зростанню цін. В короткостроковій перспективі виробникам належить пройти кілька важливих трансформацій, що можуть викликати певні ризики, що передусім призведуть до складнощів з дорученням до фінансових джерел. Мова про структурні зміни в умовах переходу до домінування регіональних ринків, поступове згортання стимулів у вигляді дешевого бюджетного фінансування, звертання соціальних програм підтримки населення і його частини в якості трудової сили, погіршення ситуації на фінансових ринках через підвищення відсоткових ставок, ускладнення доступу позичальників до кредитних ресурсів, різке здорожчання енергоресурсів, яке вплине на весь спектр споживчих цін. Слід сказати, що нова економічна реальність пов'язана і з поширенням в світі епідемій небезпечних хвороб, які несуть ризик перерости в пандемії, як це сталося з COVID-19. Попри те, що уряди багатьох країн намагаються (і будуть це продовжувати) уникати локдаунів, сфера торгівлі та послуг буде страждати від

обмежень та втрачати ресурси для розвитку. Це сталося, наприклад, з туристичною галуззю, яка постраждала в період локдаунів 2020 та 2021 років і потягла за собою в занепад багато як суміжних, так і несподівано віддалених промислових галузей, таких як корабельне будівництво.

До речі, саме туристична галузь першою продемонструвала структурне переформатування з глобального ринку на регіональні, сконцентрувавши увагу на продуктах локального значення. Втім, проблеми, пов'язані з пандемією не йдуть ні в яке порівняння своїми масштабами з наслідками війни РФ проти України.

Війна в Україні має значний негативний вплив на туристичну індустрію і круїзи не є виключенням. Останнім часом багато туристів відмовляються від поїздок в певні туристичні регіони України, наприклад для круїзів фактично заблоковано увесь чорноморський регіон, через небезпеку, пов'язану з війною. Крім того, війна в Україні спричиняє зниження кількості іноземних туристів, які бажають відвідати країну, через обмеження в русі суден у прибережних районах та зупинку модернізації туристичної інфраструктури (портів, готелів, ресторанів). Зниження здатності країни залучати круїзні судна та туристів у результаті війни, призводить до зменшення доходів туристичного сектора і втрати робочих місць.

Загалом, круїзний туризм може стати стабільним джерелом доходу для України та сприяти розвитку туристичної індустрії. Країна має багато потенціалу, який може привернути туристів з усього світу, а подальший розвиток і розширення круїзних пристаней та інфраструктури будуть сприяти цьому.

Світова круїзна індустрія сьогодні активно продовжує свій розвиток в постковідний період. Великі фінансові втрати потребують шляхів відновлення для побудови в майбутньому стійкої галузі. У практичному сенсі, індустрія знаходиться в пошуку стратегій удосконалення критичних аспектів, викликаних пандемією.

Круїзні компанії розробляють процедури надання максимальної безпеки та гігієни, покращують методи циркулювання повітря та збільшують простір громадських місць на борту туристичних суден. Круїзні компанії співпрацюють з адміністраціями портів і місцевими органами влади, розробляючи ефективні плани дій у надзвичайних ситуаціях для боротьби зі спалахами COVID-19.

Співпраця круїзних компаній і туристичних агенцій для розробки сучасних маркетингових рішень в індустрії вказує на те, що найближчим часом пасажери шукатимуть більш персоналізовані послуги, а менші судна дозволять забезпечити відчуття конфіденційності та безпечності відпочинку.

Тому компанії, що відновлюють туристичні послуги, приділяють увагу співпраці з портовими агентствами для закупівлі продукції, організації інфраструктури та високоякісного обслуговування на невеликих лайнерах, популярність яких до пандемії була значно меншою.

Переформатування ринку міжнародних перевезень призвело до низки логістичних складнощів, пов'язаних з нестабільністю постачання, а у випадку з Україною – неможливістю виконати зобов'язання по контрактам. Підвищення цін на пальне та його дефіцит на головних транспортних коридорах призвело до стрімкого зростання біржових цін, а також цін на внутрішніх ринках. Країни знаходяться у пошуку більш безпечних торгових шляхів, що призводить до подорожчання транспортної складової. Поки всі ринки очікують на нормалізацію і закінчення війни, світовий ринок вирішує проблему з пошуком нових обсягів енергоносіїв, які мають замінити російські вуглеводні. В липні 2022 року країни-члени ОПЕК прийняли рішення збільшити видобуток нафти і газу, щоб уникнути рецесії економік розвинутих держав. США прийняли рішення про часткове постачання на світовий ринок палива своїх нафтових резервів, Саудівська Аравія теж погодилася на третину збільшити видобуток нафти. Тобто головні гравці на світовому ринку енергоносіїв переформатовують системи видобутку і постачання, щоб уникнути тиску ціни енергоносіїв на світову економіку і замінити РФ на цьому глобальному ринку. Центробанки теж змінюють свою політику, щоб стримати інфляційний тиск. Насамперед це стосується запровадження більш жорсткої грошовокредитної політики. Такі кроки погіршують ринкові умови для бізнесу та ускладнюють реалізацію довгострокових проектів, а короткострокові посилюють свої ризики. Низка країн, як і США, підвищують свої облікові ставки, що веде до подорожчання грошової маси. Економіка КНР вже демонструє від'ємні показники -0,4% щомісячно, починаючи з травня 2022р.. І хоча це пов'язано більше з позицією китайського уряду щодо політики нульового COVID, проте санкційні обмеження все ж таки торкнулися цієї країни, а постійне втручання державного сектору в приватний бізнес теж не призводить до позитивних змін. Треба сказати, що Китай є одним із найбільших торговельних партнерів України. Але позиція керівництва КНР по відношенню до війни в Україні, пов'язана з демонстрацією дружніх стосунків Ден Сяо Піна з очільником РФ та його підтримка стратегії росії по відношенню до України, вже створили велику загрозу для стабільності існування азійського ринку. Варто зазначити думку експертів, що країни з ринковою економікою, що формується, які зорієнтовані на сировинні товари та енергоресурси, отримують потенціал збільшення експортних та податкових надходжень з огляду на цінову кон'юнктуру сировинних ринків. Тобто для України кон'юнктура сировинного ринку може стати сприятливішою [1].

Ризик розширення театру воєнних дій на всю Україну, чи навіть, країни східного поясу ЄС здатні на певний час зруйнувати весь ринок Європи, знищивши торгові шляхи, що надають судноплавство та комерційна авіація. А перехід економіки ЄС на воєнні рейки взагалі змінить структуру глобальної економіки та призведе до регіоналізації та локалізації усієї міжнародної економіки. В підсумку слід зазначити, що всі вищезазначені зміни та проблеми фокусуються саме на Україні, яка стала буквально епіцентром геополітичних та гео економічних потрясінь. Згідно з аналітичними даними Нацбанку, які

опубліковані ним в липневому звіті, у 2022 році основним чинником збереження стійкості української економіки залишиться попит на зерно, електроенергію та зовнішні запозичення.

На сьогодні найбільш активно застосовують гібридні дії на морі КНР та Іран. При цьому характер таких дій має свої особливості, які будуть розглянуті нижче. На сьогодні все частіше експерти звертають увагу на те, як КНР використовує свій найбільший у світі рибальський флот та рибальські флотилії у своїх геополітичних інтересах. Китайських рибалок уже охрестили у закордонній пресі “маленькими синіми чоловічками” [2], за аналогією із “зеленими чоловічками” російських іррегулярних підрозділів. Їхній кадровий склад представлений десятками тисяч відставників Народно-визвольної армії Китаю (НВАК).

При цьому, у КНР налічується близько 370000 безмоторних рибальських суден і ще 672000 моторних. КНР приділяє значну увагу підготовці зазначених сил. Так, керівництво провінції Хайнань (Південний Китай) не лише субсидує великі рибальські шхуни на кілька тисяч юанів на день за ведення промислу на спірних ділянках акваторії, а й проводить військову підготовку рибалок. Рибальські судна “синіх чоловічків” практично повністю за рахунок держави були оснащені приймачами китайської супутникової навігаційної системи “Бейдоу”, також йде програма з введення в дію суден зі сталевими корпусами замість дерев’яних. Такі судна можуть бути використані більш ефективно при тарані та навалі. Також було збільшено вік, до якого можуть залишатися у “морському ополченні” його члени. Офіційна назва цих структур – Морська Міліція Народно-Визвольної Армії Китаю (ММ НВАК). Вона була створена в кінці 50-х років з метою захисту східного узбережжя КНР від потенційної агресії з боку Республіки Китай (Тайвань). Безпосередньо в бойових діях ММ НВАК була використана вже в 1974 році під час битви за Парасельські острови. Її роль полягала у транспортуванні на острови підрозділів НВАК. Результатом цієї операції була капітуляція Південно-В’єтнамських сил і окупація островів КНР. Це створило прецедент, оскільки використання рибальського флоту у воєнних діях не спровокувало силову відповідь з боку США, попри те що агресія була спрямована проти союзника США. З цього моменту Пекін став активно використовувати ММ НВАК для досягнення морського панування в регіоні [3].

Традиційно, керівництво КНР використовує ММ НВАК для підтримки стратегічних морських операцій з метою:

- перешкоджання свободі операцій опонента (рибальський флот у цьому випадку рухається “роями”);
- переміщення підрозділів і забезпечення десантних операцій на острови, які являються спірними територіями;
- ведення розвідувальної та допоміжної діяльності в інтересах ВМФ НВАК (пошук “недружніх” об’єктів в підводному просторі, агресивні дії проти рибальських суден інших країн (аж до потоплення таких суден після

тарану), перешкоджання морській економічній діяльності інших країн в районах, на які претендує КНР тощо).

Проблемою для регулярних військово-морських флотів інших країн під час зіткнення з подібною активністю ММ НВАК є легальність використання сили. Рибальські судна мають яскраво виражений цивільний вигляд і, за міжнародним правом, їх заборонено атакувати під час військових операцій. В той же час, такі судна демонструють військову поведінку під час дій в інтересах морської політики КНР, і легко можуть повертатися до своєї мирної діяльності в рамках одного і того ж виходу в море. Така "гібридна" поведінка сильно ускладнює створення правил та інструкцій для командирів ВМС і Берегової охорони країн-опонентів КНР. Крім застосування "синіх чоловічків", в Південно-Китайському морі КНР активно перетворює океанські рифи та атоли на штучні острови, на яких створює мережу опорних баз. Така діяльність спостерігається, зокрема, щодо групи Парасельських островів (Paracel Islands), островів Скарборо (Scarborough) та Спратлі (Spratly). Малайзія, Філіппіни, В'єтнам, Тайвань, Бруней, Індонезія, а також США неодноразово протестували проти таких експансіоністських дій Китаю. Зокрема, лише на островах Спратлі Китай утворив сім штучних островів. На рифах Fiery Cross, Subi та Mischief з'явилися злітно - посадкові смуги довжиною до 3 тис. метрів, призначені для літаків дальньої авіації та бомбардувальників [3].

При цьому, вище політичне керівництво КНР запевняє, що острови ніколи не будуть милітаризованими. Проте це не відповідає дійсності, оскільки Китай розбудовує острови до рівня військових баз, споруджує підземні сховища, позиції зенітних ракетних систем протиповітряної оборони, станції розвідки та розміщує бойові літаки.

Крім вказаного, КНР ігнорує рішення Гаазького арбітражного суду, який у липні 2016 року оголосив створення штучних островів незаконним, і як таке, що не відповідає нормам міжнародного права. Водночас, Китай не поспішає відмовлятися від своїх територіальних претензій та від використання у власних інтересах виняткової економічної зони в межах 200 морських миль навколо островів. Все це перетворює Південно-Китайське море де-факто на власність Китаю, що стає все більш геополітично та стратегічно важливим, оскільки воно є основною складовою торговельного шляху з Японії та Далекого Сходу на захід до Європи.

Важливими прикладами з досвіду гібридних дій, що стосується саме негативного впливу на морські перевезення, є дії ВМС ЗС Ірану та ВМС Корпусу вартових Ісламської революції (КВІР) зазначеної держави. Такі дії відмічаються з грудня 2018 року, коли Президент Ірану виступив з публічною промовою, у якій повідомив про намір закрити Ормузьку протоку, через яку проходить близько 30% всієї нафти, що транспортується морем, у випадку блокування США експорту нафти з Ірану. Після цього відмічались неодноразові випадки ураження нафтових танкерів в Перській та Оманській затоках невідомими силами та засобами.

Нижче розглядаються випадки застосування ВМС ЗС та ВМС КВІР Ірану щодо створення перешкоджання судноплавству в районі Перської затоки.

У 2022 році, коли танкер “Lana” був заарештований у Греції, а іранська нафта, що перебуває на ньому, конфіскована на користь США. Після цього Іран захопив у Перській затоці 2 грецькі танкери – “Delta Poseidon” і “Prudent Warrior”. Грецький суд тоді визнав конфіскацію нафти з танкера “Lana” незаконною і пізніше нафту повернули на танкер.

Пізніше, 27 квітня 2023 року Іран затримав в Оманській затоці нафтоналивний танкер “Advantage Sweet”, який перебував під прапором Маршаллових островів, належав китайській компанії та керувався турецьким оператором “Advantage Tankers”. За даними сервісів відстеження суден, танкер вийшов 25 квітня з порту Міна-Сауд у Кувейті і 7 червня мав прибути до порту Х'юстон. За даними “Al Jazeera”, партія кувейтської нафти призначалася американській компанії “Chevron”.

Кадри захоплення судна Державне телебачення Ірану показало 28 квітня 2023 року. У репортажі було показано, як 27 квітня 2023 спецназ військово-морського флоту Ірану у ході операції із застосуванням вертольоту здійснив висадку на палубу танкера. Іран пояснив причину затримання нафтоналивного танкера наступним:

- “Advantage Sweet” зіткнувся з неназваним іранським судном за кілька годин до його затримання;

- кілька членів екіпажу іранського судна опинилися за бортом і зникли безвісти, інші отримали поранення;

- танкер втік з місця події і протягом 8 годин ігнорував виклики по радіозв'язку, перш ніж його заарештували на підставі ухвали суду.

Заступник командувача ВМС Ірану заявив, що ВМС країни неодноразово закликали судно зупинитися з метою проведення всебічного розслідування, але жодної відповіді від судна не було [3].

У той же час представники 5-го Оперативного флоту ВМС США, що базується на Близькому Сході, заявив, що дії Ірану є порушенням міжнародного права, Іран повинен негайно звільнити танкер, а дії Ірану щодо переслідування суден, і втручання в права судноплавства в регіональних водах становлять загрозу для морської безпеки і світової економіки.

Вказані дії Ірану щодо захоплення “Advantage Sweet” також не випадкове. Ймовірно, воно було пов'язано із конфіскацією США пов'язаного з Іраном нафтоналивного танкера “Suez Rajan”, який ходить під прапором Маршаллових островів і управляється грецьким оператором. “Suez Rajan” перебував недалеко від узбережжя Південної Африки, а потім був арештований за кілька днів до затримання “Advantage Sweet” Іраном.

03 травня 2023, Іран захопив нафтовий танкер “Niovi” – судно під панамським прапором, яке експлуатувалося грецькою судноплавною компанією “Smart Tankers”, та здійснювало рух із Дубая до порту

Фуджейра в Оманській затоці. Згідно із заявою представників ВМС США, близько десяти швидкохідних катерів ВМС КСІР атакували судно посеред Ормузької протоки і змусили нафтовий танкер змінити курс у напрямку іранських територіальних вод. Знімки, опубліковані ВМС США, свідчать про те, що на момент захоплення судно було порожнім [3].

Іранські ЗМІ не повідомили причини захоплення, але інформаційне агентство “Mizan” процитувало слова генерального прокурора Тегерана, який заявив, що це сталося за рішенням суду.

Слід відзначити, що з початком повномасштабного вторгнення росії до України, майже в усьому світі фіксуються гібридні дії на морі до яких перейшли вже не тільки регіональні лідери такі як КНР чи Іран а й інші країни.

Так наприклад у хронологічному порядку перелічимо райони напруженості які з'явилися упродовж 2022-2023 років:

- з 07 листопада 2023 - східне середземномор'я, через проведення військових дій Ізраїлю у Секторі Газа;
- 11 листопада 2023 року надійшла новина про ймовірність розміщення військових кораблів росії у Лівії;
- Референдум у Венесуелі було проведено 3 грудня 2023 року за ініціативою президента [Ніколаса Мадуро](#) щодо претензій Венесуели на володіння регіоном [Гаяна-Ессекібо](#), частини сусідньої [Гаяни](#). Референдум мав п'ять запитань щодо плану уряду щодо на створення штату Гаяна-Ессекібо з наданням його населенню венесуельського громадянства;
- 04 січня 2024 року Аргентина [заявила](#) про свої права на Фолклендські (Мальвінські) острови, Південну Джорджію і Південні Сандвічеві острови та прилеглі морські території. Відповідну заяву опублікувало Міністерство закордонних справ Аргентини.
- З листопада 2023 року хусити блокують судноплавство в Червоному морі. Вони атакують торгові судна, які нібито мають зв'язки з Ізраїлем. Хусити заявляють, що таким чином ведуть війну проти Ізраїлю і допомагають боротьбі палестинського угруповання ХАМАС.
- 19 грудня 2023 року США розпочали операцію Prosperity Guardian проти хуситів у червоному морі.

Таким чином можемо окреслити нові умови в яких світовій круїзній індустрії доведеться адаптуватися. Усі зазначені події безпосередньо негативно впливають на круїзну індустрію у цих регіонах. Оскільки безпековий фактор є визначним для круїзних подорожей навідрізу від торгівельно логістичних кампаній, для яких просто збільшилися видатки на страхування та перепланування маршрутів. У тому числі у зв'язку з тим, що круїзна індустрія не має стратегічного значення, від неї не залежить енергетична чи продовольча безпека окремих країн чи взагалі питання виживання цілих народів.



Тож вважаємо що у найближче десятиліття актуальними питаннями для круїзної індустрії світу стануть:

- Забезпечення безпекових основ круїзних маршрутів;
  - Пошук нових локації для круїзного туризму;
  - Адаптація та корегування маршрутів на тих локаціях де це можливо.
- Вирішення зазначених питань безумовно призведе до:
- зміни якості круїзних продуктів;
  - збільшення видатків круїзних компаній та як наслідок здорожчання кінцевої вартості круїзних продуктів;
  - збільшення уваги компаній до персоналізованих круїзів і віп-круїзів, та зменшення обсягів надання масового продукту.

Український морський та річковий туризм потребує значних інвестицій для розвитку інфраструктури, відбудови портів, поліпшення технічного оснащення суден, розширення кількості маршрутів та послуг харчування і дозвілля. На даному етапі, через війну в Україні фінансування сектору туристичних послуг зупинено, тому круїзна індустрія, незважаючи на чималу акваторію, все ще знаходиться на початкових стадіях розвитку. Подальші дослідження круїзної індустрії зможуть забезпечити популяризацію круїзів у межах країни та світу, і надати поштовху для відбудови туристичної галузі в умовах безпеки.

Окремо хотіли би зазначити, що наразі з'явився ще один фактор який з часом вплине не тільки на світову круїзну індустрію, але і здатен докорінно змінити мапу морських торговельних шляхів та геополітичні основи які склалися за останні 30 років. Цим фактором є застосування Україною морських дронів.

Вперше морські безкіпажні катери для атаки на російський флот Україна використала восени минулого року. Найгучніша акція – напад на базу Чорноморського флоту в Севастополі 29 жовтня, коли за непідтвердженими даними вдалось пошкодити до чотирьох суден.

За 10 місяців потому українські дрони-камікадзе вдарили по другій базі ВМФ РФ на Чорному морі – в Новоросійську (Краснодарський край) Пробоїну в корпусі отримав великий десантний корабель "Оленегорський гірник". Джерело ВВС каже, що це була спільна операція Служби безпеки України і Військово-морських сил.

Між цими інцидентами в Чорному морі також відбувалися події, ймовірно пов'язані з українськими безкіпажними катерами. Зокрема, це була одна з версій вибуху біля опор Керченського мосту 17 липня.

При цьому натепер абсолютно невідомо яким чином використання морських дронів вплине на світові торговельні шляхи, однак можемо абсолютно точно зазначити, що це лише початок ери використання морських дронів.

До основних переваг такої зброї слід віднести:

- Висока ефективність;
- Невисока у порівнянні із цілями та наслідками вартість виготовлення;

- Простота конструкції.

Таким чином можна окреслити майбутні проблемні аспекти застосування морських дронів:

- Розповсюдження використання такого виду озброєння, через доступність виготовлення та використання не тільки для окремих невеликих країн які захочуть використати свій вплив на морські торговельні шляхи а й для окремих недержавних утворень, терористичних та бпндитських угруповань комерційних та некомерційних організацій;
- Перекриття морськими дронами великих акваторій що надасть змогу блокувати не тільки торговельні шляхи а й цілі моря чи райони у тому числі і основні локації круїзного туризму.

Вважаємо доцільним почати вести роботу, щодо недопущення розповсюдження подібної зброї. І як країна з найбільшим досвідом, щодо використання подібного виду зброї ми маємо очолити цю діяльність на рівні ООН та інших міжнародних організацій.

#### ***Список використаних джерел:***

1. Press Statement. EU sunflower oil supply outlook critical as a result of Russia's invasion of Ukraine. Ref. 22PRESS064. available at: 103 URL: <https://www.fediol.eu/data/22PRESS064%20FEDIOL%20PR%20on%20Ukrainian%20crisis.pdf>
2. Grossman D. A Short History of China's Fishing Militia and What It May Tell Us. RAND Corporation. URL: <https://www.rand.org/pubs/commentary/2020/04/a-short-history-of-chinas-fishing-militia-and-what.html>
3. Grytsenko A. & Frolov S. (2023). Analysis of the experience of conducting hybrid actions by the naval forces of foreign countries regarding the prevention of economic activity at sea. *Social Development and Security*. 13(5). 114-123. URL: <https://doi.org/10.33445/sds.2023.13.5.12>