

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА  
ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ  
КАФЕДРА КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

ЛОГІСТИКА КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ: СВІТОВИЙ ТА  
УКРАЇНСЬКИЙ ДОСВІД, ПОДОЛАННЯ НАСЛІДКІВ COVID-19 ТА  
РОСІЙСЬКОЇ АГРЕСІЇ

за спеціальністю: 242 Туризм  
галузі знань: 24 Сфера обслуговування  
на здобуття освітнього ступеню: Магістра  
за освітньо-науковою програмою: Туризм

Магістерська робота  
студентки денного відділення  
Заруцької Анастасії Сергіївни

Науковий керівник:  
д.геогр.н, проф. Смирнов І.Г.

## ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....	3
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ ..	8
1.1. Поняття круїзного туризму та логістики круїзного туризму .....	8
1.2. Особливості організації круїзних поїздок.....	15
1.3. Методика дослідження круїзного туризму та його логістики .....	24
Висновки до розділу 1 .....	28
РОЗДІЛ 2 СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У СВІТІ ТА В УКРАЇНІ .....	31
2.1. Круїзний туризм, як перша жертва COVID-19 у світі.....	31
2.2 Круїзний туризм в Україні під час COVID-19.....	47
Висновки до розділу 2 .....	53
РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВІДНОВЛЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У ПОСТКОВІДНИЙ ПЕРІОД.....	56
3.1. Відкладений попит та його вплив на відродження круїзного туризму у постковідний період.....	56
3.2. Напрямки відродження та проблеми розвитку круїзного туризму в Україні в умовах російської агресії.....	64
3.3. Напрямки відродження круїзного туризму в Україні повійні .....	73
Висновки до розділу 3 .....	83
ВИСНОВКИ .....	85
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	91

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

CLIA	– Cruise Lines International Association
ILO	– International Labour Organization
UNWTO	– World Tourism Organization
WHO	– World Health Organization
WTTC	– World Travel & Tourism Council

## ВСТУП

Протягом останніх 15 років круїзний туризм став швидкозростаючим сегментом туристичного ринку і являється важливим економічним фактором розвитку прибережних районів у багатьох країнах світу. Прослідковується збільшення інтересу до круїзного туризму як багатофункціональної туристичної діяльності, що використовує ресурси морських акваторій та узбережжя, а окрім цього має великий потенціал на ринку туристичних послуг.

**Актуальність теми.** Круїзний туризм - це один із найбільш популярних та швидкозростаючих сегментів міжнародного туристичного ринку, який має значний інвестиційний потенціал. У період до 2019 року, перед кризою, круїзний туризм в Європі зріс більше ніж на 200% за прямими доходами, а кількість європейських туристів, що обирають круїз для подорожі, збільшилася на 4 мільйони осіб. Згідно з дослідженнями The Marine Institute, прогнозується, що у найближчі століття круїзне судноплавство має найбільший потенціал серед морських секторів для подальшого динамічного розвитку.

Круїзний туризм можна вважати універсальним видом туризму, тому що він об'єднує різні форми туризму та види сервісу: готельне обслуговування, ресторанний бізнес та екскурсійну діяльність. На сьогоднішній день десятки круїзних компаній пропонують захоплюючі поїздки світом, на лайнерах різної місткості, що включають комплексне обслуговування на борту: проживання, харчування та розваги.

Щодо України, то вона має всі необхідні умови для успішного розвитку круїзного туризму, так як країна є унікальним туристичним об'єктом завдяки найбільшій протяжності морського узбережжя, вдалому географічному розташуванню, сприятливому клімату, різноманіттю культурних пам'яток і багатій історико-культурній спадщині. Але варто зазначити, що попри значний туристський потенціал круїзний туризм в Україні значно відстає від світового рівня розвитку, а обсяг морських

пасажирських перевезень у країні становить менше 3%. Круїзний туризм в Україні залишається недостатньо розвиненим на це діє кілька чинників, основі серед них на даний час це: наслідки COVID-19 та російська агресія.

Вивченням теоретично-методичних аспектів розвитку круїзного туризму займалися такі вчені: О. С. Ляховська, І. М. Мініч, Ю. М. Михайлова, Н. О. Зацепіна. Практичні питання організації круїзного туризму були висвітлені в роботах: М. Б. Біржакова, І. Антоненка, Г. Долматова. Проблеми розвитку сфери круїзного туризму досліджували науковці: О. Аріон, В. Герасименко, а про перспективи розвитку круїзного туризму в світі та Україні вивчали: Н. Зацепіна, В. Корнілова, І. Мельник. Ґрунтовні роботи щодо логістики круїзного туризму були написані І.Г. Смирновим, Я. Б.Олійником та О.О. Любіцевою.

**Метою дослідження** є вивчення логістики круїзного туризму в Україні та світі, а також аналіз подолання наслідків COVID-19 та вплив російської агресії на розвиток круїзного туризму.

Згідно із метою дослідження перед нами були поставлені **наступні завдання:**

- аналіз поняття круїзного туризму та логістики круїзного туризму;
- дослідити особливості організації та створення круїзного туристичного продукту;
- оцінка сучасного стану світового круїзного туризму;
- тенденції організації круїзних поїздок в Україні;
- визначення методів дослідження круїзного туризму та його логістики;
- дослідження проблем організації світового круїзного туризму під час пандемії Covid-19;
- аналіз діяльності найбільших світових круїзних компаній під час пандемії
- визначення найбільших регіонів круїзного туризму;

- проблеми розвитку круїзного туризму в Україні під час російської агресії;
- напрями відновлення круїзного туризму в Україні у поствоєнний період.

**Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи** є логістика круїзного туризму.

**Предметом дослідження** виступають наслідки подолання наслідків COVID-19 та російської агресії для розвитку круїзного туризму в Україні та світі.

Наукові методи, що були застосовані під час здійснення дослідження логістики круїзного туризму, враховуючи світовий та український досвід, включають такі: індукції та дедукції, узагальнення, метод аналізу та синтезу, порівняння, наукового абстрагування, економіко-аналітичний, математичної статистики, графічний, метод соціологічних досліджень, методи статистичного та факторного аналізу.

Дані методи були залучені для вивчення поняття круїзного туризму та його логістики, дослідження українського та світового досвіду розвитку круїзного туризму, вивчення наслідків та впливу пандемії на розвиток даного виду туризму у світі та з'ясування проблем розвитку круїзного туризму для України під час російської агресії.

Для здійснення дослідження були використані законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради, Кабінету Міністрів України, Укази Президента України, а також були залучені статистичні дані Державної служби статистики України. Для здійснення більш повного аналізу використовувалися статистичні матеріали, які надавалися міжнародними туристичними організаціями, щорічні статистичні звіти, ресурси Інтернету, фінансова та статистична звітність підприємств та компаній, що займаються розвитком круїзного туризму.

**Наукова новизна** отриманих результатів полягає в тому, що було повноцінно проаналізовано наслідки COVID-19 на розвиток круїзного

туризму в Україні та світі, а також описано проблеми розвитку даного виду туризму в Україні під час російської агресії.

**Практичне значення.** Результати роботи, що були отримані в процесі здійснення дослідження можуть бути використані туристичними компаніями при формуванні круїзних подорожей у майбутньому.

**Структура та обсяг випускної кваліфікаційної роботи.** Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел. Основний текст роботи складає 83 сторінки. Робота містить 3 таблиці, 10 рисунків, список використаних джерел, який нараховує 61 найменування.

## РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

### 1.1. Поняття круїзного туризму та логістики круїзного туризму

У першій половині XIX століття тисячі європейців відправлялися до Північної Америки на пароплавах, саме вони і стали попередниками сучасного круїзного туризму. Даний вид туризму був сформований під час тривалої подорожі. У 1840 році перший пароплав *Britannia*, який здійснив рейс з Ліверпуля до Бостона через Галіфакс, на борту знаходилося 63 пасажирів, цей пароплав став першим океанським лайнером з історією перевезення пасажирів і вантажів. У 1880-х роках кількість суден, що перевозили пасажирів між Європою та Північною Америкою, значно зросла завдяки запровадженню пароплавства та появі морських компаній. Кілька розкішних пасажирських кораблів, таких як «*Aquitania*» та «*Leviathan*» із Гамбурзької американської лінії та «*Olympic*», «*Titanic*» і *Britannic* з *White Star Line*, були спущені на воду протягом того самого періоду. Дані судна пропонували великий сектор послуг та мали високу вантажопідйомність [12]. Проте, неодноразово ці трансатлантичні судна не забезпечували комфорт та безпеку пасажирів.

Звернемо увагу, що круїзний ринок працює переважно у трьох географічних регіонах: Європі, Північній Америці та Азії. Із зафіксованим використанням потужностей понад 100%, круїзна індустрія є сектором, що розвивається найшвидше. Дана галузь подорожей і туризму становить 10,3% світового ВВП та забезпечує роботою понад 330 мільйонів людей (WTTC 2019). Міжнародна асоціація круїзних ліній (CLIA 2018), повідомляє, що 28,5 мільйонів пасажирів відправилися в круїз тільки в 2018 році, що принесло приблизний дохід 45,6 мільярдів доларів США для круїзної індустрії [47].

Круїзний туризм являється особливим видом туризму, так як даний вид туризму залучає велику кількість працівників та капіталу, а також

об'єднує у собі різні види туризму, такі як: розважальний, спортивний, оздоровчий та освітній.

Круїзну подорож можна визначити як тип розкішної поїздки, яка включає в себе перебування за системою «все включено» щонайменше на 48 годин, протягом яких туристи перебувають на борту круїзного судна та слідує за визначеним маршрутом, у якому пасажери круїзного судна заходять до декількох портів або міст [11]. Подорож на круїзному лайнері характеризується скупченням великої кількості людей за короткий проміжок часу на обмеженій території, варто звернути увагу, що саме цей фактор мав значний вплив, коли розпочалася пандемія COVID-19.

Для вивчення круїзного туристичного ринку важливо проаналізувати основні терміни та поняття круїзного туризму. При дослідженні термінів було визначено, що слово "круїз" походить від англійського слова "cruise" і означає морську подорож, що включає в себе подорож за фіксованим маршрутом із зупинками в портах та екскурсіями у містах [2].

Якщо ж звернутися до визначення терміну «круїзний туризм» в Україні, то відповідно до Закону України «Про туризм» визначено, що круїзний туризм – це організована подорож водним транспортом (річкова або морська подорож) учасників колективної програми, розміщених на борту судна, з метою запланованих туристичних відвідувань одного або більше різних портів, зазвичай – по замкнутому колу [31].

У XXI столітті круїзний туризм є одним із найдинамічніших видів туризму, згідно із даними UNWTO. Даний вид туризму характеризується високими темпами зростання, а саме - 9% на рік за останні 25 років. Круїзний туризм приваблює щороку все більшу кількість туристів тому, що він дає змогу об'єднати комфортну подорож із різноманітними розвагами та вивчення навколишнього середовища, а також історії та культури країн, які турист відвідує під час подорожі [26].

До рекреаційних ресурсів круїзного туризму належать: океани, озера, річки та канали. До водного транспорту, що використовують туристи під

час подорожі можна віднести: океанські та круїзні судна, круїзні теплоходи та річкові круїзи, пороми, катамарани та яхти. Щодо найпопулярнішого виду водного транспорту, то ним виступає круїзний лайнер.

Наразі у світі функціонує понад 150 круїзних компаній, вони розміщені у Греції, Італії, Іспанії, США, Данії, Норвегії і т.д. Серед цих компаній найвідомішими являються: Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines.

За даними 2019 року, Карибський регіон, який складає 40% світового круїзного ринку, має високий рівень популярності, друге та третє місце посідають - Середземномор'я та Європа. Станом на 2018 рік 50% пасажирів круїзних лайнерів становили північноамериканці, за ними слідує пасажирів із Західної Європи та Азії [38]. Варто зазначити, що кількість круїзних пасажирів з Північної Америки збільшилася з 5 млн у 1997 році до 14 млн у 2018 році, проте їх відсоток на загальному ринку скоротилася з 73 % до 50 % за даний період. Зазначимо, що найвищий темп зростання пасажирів круїзів зафіксовано у регіоні Азійського океану, що становив 20 %, тоді як європейський ринок досяг темпу зростання лише на 2 % за даними CLIA 2017 [45].

Звернемо увагу на те, що ринок круїзного туризму має свою особливість, що полягає у наявності декількох великих конкуруючих фірм - олігополістична структура, у цьому випадку домінують три світові круїзні компанії - «The Carnival Group» (США), «The Royal Caribbean International Group» (США) та «Norwegian Cruise Line/Star Cruises» (Норвегія-Малайзія). За наявними оцінками самі ці 3 компанії нараховують близько 75-80% пасажиромісткості всього круїзного флоту світу. Найбільшою серед них виступає «The Carnival Group», штаб-квартири, якої розміщені в Майямі та Лондоні, а у своєму флоті вони нараховують понад 100 кораблів, таких брендів, як «Carnival Cruise Lines», «Holland America

Line», «Princess Cruises», «Seaborn», «P&O Cruises», «Costa Cruises», «P&O Cruises» [48].

Американська круїзна компанія «The Royal Caribbean International» нараховує більше 40 круїзних суден у своєму флоті, до них входять і найбільші в світі круїзні лайнери - «Oasis of Seas» та «Charm of Seas», які здатні розмістити 5400 осіб [53].

Третє місце у даному рейтингу займає - «Norwegian Cruise Line/Star Cruises», саме ця компанія виступає абсолютним лідером на азійсько-тихоокеанському ринку. У її власності понад 20 круїзних лайнерів, а штаб-квартира розміщена у Гонконзі. Зазначимо, що для розвитку цієї галузі потрібні значні капіталовкладення, аби придбати круїзні лайнери та мати кошти на їх обслуговування [51].

Відповідно до даних Міжнародної асоціації круїзного транспорту (CLIA), круїзний туризм продовжував демонструвати стабільний ріст до 2019 року. Звернемо увагу, що до початку пандемії COVID-19, було здійснено перевезення понад 30 мільйонів пасажирів на круїзних лайнерах, і щороку кількість пасажирів зростала мінімум на 5-7 %.

До початку COVID-19 круїзні подорожі були найбільш швидкозростаючим сектором туристичної галузі, зростання попиту за останні 10 років склало 33%. На світовому круїзному ринку працює понад 50 круїзних ліній та більше 270 кораблів, проте, як зазначалося більше 70% ринку контролюється трьома провідними круїзними компаніями. Дані компанії станом на 2018 рік вийшли на заробіток - 34,2 млрд доларів [44].

Прогнозувалося, що у 2020 році відбудеться значний ріст, проте пандемія внесла свої корективи та тимчасово зупинила діяльність круїзних лайнерів. У зв'язку з пандемією COVID-19, круїзний туризм показав значно менші показники в 2020 році, але з вакцинацією та покращенням епідеміологічної ситуації, дана галузь вже розпочала своє відновлення у 2021 та 2022 роках та має досить позитивну динаміку [40].

Також варто зазначити, що більшою половиною пасажирів круїзних лайнерів являються жителі США, а також Канади та Великої Британії. А найпопулярнішими регіонами для круїзних подорожей є Карибські острови, Багамські острови, Бермудські острови, Аляска, Середземномор'я, Північна Європа, Південна Америка та Австралія.

Нараховується значна кількість маршрутів морських круїзів, які проходять по всьому світу. Частина з них включає західне Середземномор'я, яке є дуже популярним серед туристів, а також відвідування портів в Італії, Іспанії, Франції, а також Марокко. Під час цього маршруту турист має змогу відвідати пам'ятки древніх часів, побачити неймовірні роботи середньовічних митців. Під час іншого маршруту є змога відвідати Східне Середземномор'я та насолодитися краєвидами Хорватії, Греції, Туреччини, Єгипту і Ізраїлю. Якщо ж турист має бажання побачити старовинні європейські міста, то варто обирати маршрут із зупинками у Копенгагені, Лондоні і Саутгемптоні [1].

Круїзні подорожі мають ряд особливостей, що включають в себе:

- розмаїтість маршрутів: компанії пропонують різноманітні маршрути, що охоплюють різні материки світу, від спекотних островів до льодовикових регіонів;
- комфортне життя: на бортах лайнерів розміщені розкішні каюти з вікнами або балконами, також наявні різноманітні ресторани, бари, басейни, spa-центри та розважальні клуби;
- безпека та комфорт: кожна компанія прагне забезпечити безпеку пасажирів на борту та під час екскурсій містом;
- екскурсії: компанії пропонують ряд різноманітних екскурсій, що дає змогу пасажирам відвідати визначні місця та познайомитися з місцевою культурою, традиціями та кухнею;
- сімейний відпочинок: круїзні тури не лише для дорослих, круїзні компанії пропонують розважальні програми та активності для дітей також, а саме: водні гірки, міні-гольф, льодові шоу та ігрові кімнати;

- залучення до активного відпочинку: на бортах зазвичай розміщені фітнес-центри, тренажерні зали, басейни, які дають змогу пасажиром займатися спортом [4].

Круїзи набули своєї популярності завдяки ряду послуг, які дозволяють задовольнити потреби споживачів різних груп, в незалежності від обмеженого бюджету та мети подорожі. Проте, щоб отримати кінцевий результат круїзні компанії щоденно працюють із складною економіко-технологічною системою, що об'єднує у собі різноманітні процеси формування та надання круїзних послуг [33]. До ряду цих процесів можна віднести: виникнення попиту на дану послугу, формування її пропозиції, поєднання різних послуг у єдину круїзну послугу та вже її кінцеве споживання. Зазначимо, що круїзна послуга не може бути поділена на окремі послуги, які турист може використовувати окремо, саме тому туристи зазвичай не мають змоги забронювати квиток на круїзний лайнер в один кінець або відвідати лише одне місто під час фіксованого маршруту [7].

До основних складових круїзних послуг можна віднести: перевезення, екскурсійні та пляжні послуги, послуги з розміщення та харчування. Проте даний перелік послуг може змінюватися в залежності від типу круїзної поїздки, сезону та типу лайнера. Наприклад, пляжні послуги можуть бути замінені на екскурсійні, а у зимовий сезон немає необхідності відвідувати найкращі пляжі, так як бажання засмагати та плавати у туристів не виникне [32].

Один з найголовніших етапів створення круїзної послуги - це розробка туристичного маршруту. Великі круїзні компанії, про які ми вже згадували вище мають значну кількість суден, які потребує ефективного використання і оптимального завантаження.

Важливим є те, що круїзні послуги споживачі отримують через посередників, а ними виступають туристичні компанії, також звернемо увагу, що круїзну подорож можна придбати безпосередньо у судноплавних

компаніях [32]. Найчастіше взаємодія між судноплавними компаніями та споживачем послуг відбувається завдяки посередникам. Дана співпраця є вигідною, як для туристичних компаній, що у даному випадку виступають посередникам, так і для судноплавних компаній, які знімають із себе відповідальність щодо пошуку клієнтів та розробки способів та шляхів реалізації круїзної подорожі. Ринок круїзних послуг формується за класичною схемою, що включає співвідношення між попитом та пропозицією.

Враховуючи всі особливості круїзної індустрії, що були описані вище, варто зазначити, що участь у забезпеченні подорожі беруть кілька гравців, зокрема:

- круїзні компанії, які безпосередньо організують та здійснюють круїзні тури;
- морські порти, які беруть участь у забезпеченні умов для базування круїзних лайнерів;
- суднобудівні та судноремонтні підприємства, які займаються будівництвом круїзних суден та здійснюють технічне обслуговування;
- окремі підприємства, які є невід'ємною частиною круїзного туристичного продукту, а саме: транспортні компанії, екскурсійні бюро, заклади харчування, готелі, мотелі та хостели, розважальні зали [37].

На функціонування круїзної індустрії впливає також діяльність сільського господарства, так як в меню закладів харчування знаходяться страви із сільськогосподарської продукції.

## 1.2. Особливості організації круїзних поїздок

Слід зазначити, що круїзний туризм - це відокремлена галузь, що включає у себе усі процеси створення, просування та реалізації круїзного туристичного продукту. З одного боку, ці продукти представляють собою об'єкти купівлі-продажу на туристичному ринку, а з іншого - підлягають адміністративному впливу. Круїзний туризм відрізняється від інших галузей значною капітало- та трудомісткістю, він є універсальним видом туризму, що поєднує майже всі його види, такі як рекреаційний, спортивний, оздоровчий, освітній, пригодницький, археологічний та інші, а також залучає різноманітні варіанти обслуговування та відпочинку [60].

З урахуванням всіх особливостей круїзного туризму, необхідно виділити ряд основних функцій, які з'являються виходячи з потреб організаторів подорожі та безперечно споживачів цих послуг, що ґрунтуються на перетворенні вихідних ресурсів у кінцевий круїзний туристичний продукт. Цей процес можна зобразити у такій формі, рис 1.1.

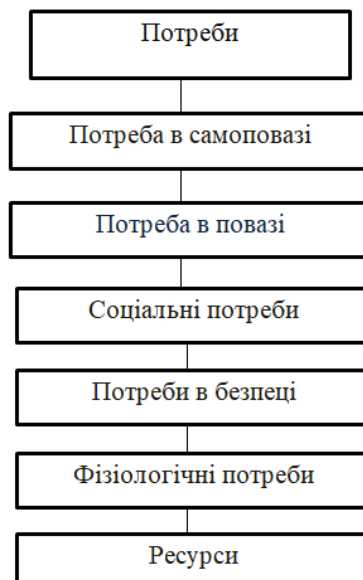


Рис 1.1. Ряд основних потреб для споживачів туристичних послуг

Джерело: [33]

Основу даного рисунку становлять ресурси, які виступають джерелами та передумовами для розвитку круїзного туризму та закриття

усіх потреб туристів на різних етапах морської подорожі – від надання послуг проживання та харчування, що являються фізіологічними потребами до культурно-освітнього процесу та формування системи цінностей [33].

Основна та головна відмінність круїзної індустрії та круїзного туризму від інших видів туристичної діяльності полягає в тому, що круїзне судно виступає як "плаваюче місто", що є центром туристичного відпочинку та транспортним засобом одночасно, тобто в одному місці поєднується дві складові. Дослідники круїзного ринку вважають, що круїзний туризм - це унікальне явище, яке відрізняється від традиційної концепції судноплавства.

Під час аналізу круїзного бізнесу було визначено ряд відмінностей між круїзним туризмом та лінійними морськими пасажирськими перевезеннями:

1. мотивація подорожей: у круїзному туризмі мотивацією виступає відпочинок, розваги, екскурсії та інші туристичні цілі. У випадку ж лінійних морських перевезень мотивація подорожі пасажирів включає в себе зміну місця проживання, трудову міграцію, поїздки до інших країн;
2. соціальний склад пасажирів: соціальна структура морських та круїзних пасажирів суттєво відрізняється за демографічними та етнічними ознаками, а також за рівнем доходу, освітою, професією та іншими факторами. Основну частину серед круїзних туристів складають забезпечені, освічені, люди середнього віку, що мають сім'ї, які віддають перевагу комфортному відпочинку з насиченою програмою. У той же час, будь-яка людина може бути пасажиром звичайного корабля, незалежно від її соціально-економічного становища, віку, національності, віросповідання та інших факторів [26];

3. спектр пасажирських послуг, які пропонуються під час круїзного туру, включає різноманітний вибір послуг, таких як вишукане харчування, комфортне проживання, розваги та індивідуальні програми відпочинку. Хоча ці послуги є важливою частиною круїзного туру, основною послугою, що надається пасажиром морського судна, є перевезення;
4. основні конструктивні особливості круїзних кораблів зосереджені на розвитку великих, безпечних та естетично привабливих суден з великою пасажиромісткістю, які мають відносно низьку швидкість, але високу стійкість до хвиль. Забезпечення комфорту пасажирів відбувається шляхом ефективної системи енергоспоживання для кондиціонування повітря, яка має нерівномірне навантаження енергії протягом доби [40]. Для цього встановлюються кілька електростанцій середньої потужності, здатних швидко відключатися або запускатися за потреби, для налагодження рівноваги споживання енергії. Велика увага також приділяється кількості палубних приміщень, внутрішньому простору судна, висоті стелі, обладнанню вестибюлю, кімнатам відпочинку, наявності схем орієнтування, а також зменшенню шуму від роботи машин та вібрації корпусу;
5. час плавання під час круїзного туру залежить від напрямку маршруту, кількості портів, які відвідуються, а також тривалості зупинок у портах, що може значно варіюватися залежно від обраного туру та його вартості. Головною метою морських пасажирських перевезень є найшвидша доставка до місця призначення. Тому час плавання визначається відстанню між портами та погодними умовами [50].

Круїзні судна відвідують популярні міста та регіони, що мають туристичний потенціал, в той час як морські пасажирські лінії плануються та функціонують для забезпечення логістики між основними бізнес-

центрами або місцями, де морське сполучення є необхідним та економічно виправданим на основі їх географічного розташування.

Зазвичай, транспортні послуги та проживання надаються різними компаніями: перші - транспортні послуги, другі - готелі, мотелі та інші заклади розміщення [32]. Отже, перша характеристика круїзу як туристичного продукту полягає в тому, що круїзне судно є як засобом перевезення, так і об'єктом для розміщення. Готельні та транспортні компанії беруть участь у створенні туристичного продукту, оскільки круїзний продукт формується туроператором на основі контрактних відносин з іншими компаніями.

Організатор круїзу пропонує широкий спектр послуг для продажу на ринку, включаючи як пасажирські перевезення, так і проживання. Відповідно, друга особливість круїзних подорожей як туристичного продукту полягає в тому, що він створюється у своїй початковій формі круїзною компанією, а не на основі контрактів з різними підприємствами, які постачають дві основні послуги, необхідні для формування туристичного продукту як комплексу послуг, що продаються за спільною ціною [2].

Одночасно значною складовою круїзного туристичного продукту є послуги, надані сторонніми організаціями для пасажирів судна, що здійснюють вихід на беріг (екскурсійні послуги, трансфери, розважальні заходи та інше). Варто відзначити, що особливість круїзного туризму полягає в тому, що послуги з пасажирських перевезень та розміщення, які входять до складу круїзного продукту, надаються туристу навіть у випадку, якщо він не виходить на берег протягом усієї круїзної подорожі [33].

Варто відзначити, що круїзний продукт як основна комплексна послуга може бути представлений у формі трьох основних підсистем:

- послуги, запропоновані на кораблі (розміщення, послуги безпеки, харчування, розваги, спорт та інше);

- послуги, споживані туристами на березі під час посадки/висадки пасажирів (екскурсії, транспорт, культурні та розважальні заходи та інше);
- послуги, пов'язані з просуванням та продажами круїзного продукту, а також допомогою пасажиром у процесі організації поїздки (відкриття візи, страхування, придбання авіа- або залізничних квитків, бронювання екскурсій та готелів, надання перекладацьких послуг за необхідності та інше).

Послуги, які пропонуються, включають як безкоштовні послуги, що входять до круїзного пакету (наприклад, проживання в каюті обраної категорії, харчування за системою, прийнятою на даному судні, розважально-спортивні програми на борту тощо), так і платні послуги (такі як лікувально-косметичні процедури, персональні заняття різними видами спорту з тренером, екскурсії та трансфери тощо) [2]. Відношення між спектром послуг, які пропонуються пасажиром круїзу на судні та на березі, залежить від програми круїзу, його маршруту та вподобань самого туриста. Круїзний продукт є абстрактним за своєю природою, складається з ряду переваг, джерела яких можуть бути як матеріальні (наприклад, круїзне судно, інфраструктура для відпочинку тощо), так і нематеріальні (наприклад, послуги, кліматичні умови, навколишнє середовище), які, в свою чергу, визначають якість надання круїзних туристичних послуг [1].

При врахуванні специфіки круїзної індустрії слід відзначити, що вона включає різноманітний спектр учасників, найбільш значущими з яких є:

- круїзні компанії, які організують та безпосередньо здійснюють круїзні тури, незалежно від того, чи є вони власниками круїзних суден, які використовуються під час подорожі;
- морські порти, які забезпечують умови для базування та швартування круїзних суден;

- суднобудівні та судноремонтні підприємства, які займаються будівництвом круїзних суден та наданням технічних послуг з їх обслуговування;
- підприємства, які є необхідною складовою частиною круїзного туристичного продукту з точки зору обслуговування пасажирів на березі (транспортні компанії, екскурсійні бюро, заклади громадського харчування, готелі та мотелі, атракціони та системи розваг) [5]. Це зображено на рис. 1.2.

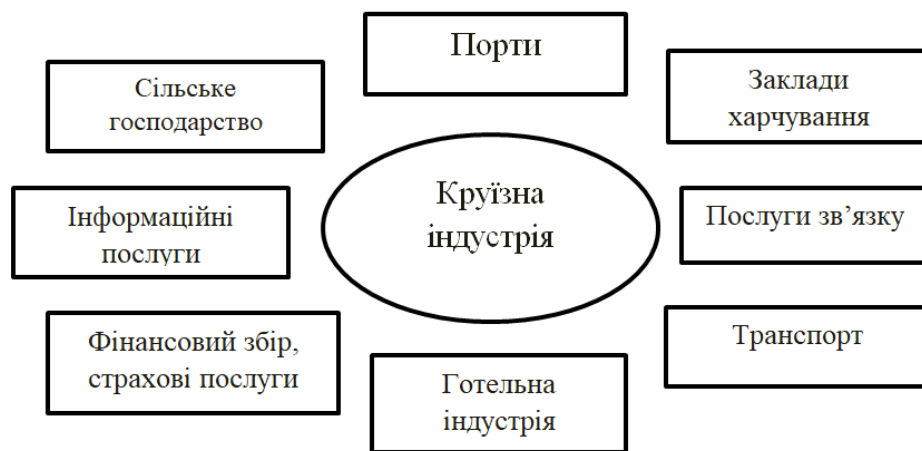


Рис 1.2. Спектр учасників, що є найбільш значущими для круїзної індустрії

Джерело: [32]

Створення круїзного туристичного продукту включає кілька етапів, а саме:

- планування маршруту: круїзна компанія визначає маршрут круїзного туру, включаючи порти відправлення, пункти призначення, тривалість круїзу, розклад та інші деталі. Цей етап може включати дослідження ринку, аналіз конкуренції, вибір маршрутів з урахуванням сезонності, клімату, популярності конкретних напрямків та інших факторів [3];

- вибір круїзного судна: круїзна компанія вибирає відповідні круїзні судна для здійснення круїзного туру. Враховуються такі фактори, як розмір судна, марка, вік, обладнання, комфорт, пасажиромісткість, розміщення та інші техніко-економічні аспекти;
- укладання контрактів: круїзна компанія проводить переговори та укладає контракти з постачальниками послуг, такими як морські порти, суднобудівні та судноремонтні компанії, транспортні компанії, туроператори, готелі, ресторани та інші, щоб задовольнити потреби круїзного туру;
- маркетинг і реклама: круїзна компанія розробляє маркетингову та рекламну стратегію для залучення клієнтів. Це може включати рекламу в ЗМІ, соціальних мережах, участь у виставках і заходах, розповсюдження рекламних матеріалів, розробку веб-сайтів, продаж через туристичні агентства та інші маркетингові заходи [4];
- бронювання та продажі: круїзна компанія встановлює канали бронювання та продажу, такі як платформи онлайн-бронювання, кол-центри, туристичні агентства та інші канали розподілу, щоб продавати круїзні тури клієнтам;
- матеріально-технічне забезпечення: круїзна компанія керує операційними аспектами круїзного туру, включаючи роботу судна, управління екіпажем, логістику, берегові екскурсії, обслуговування пасажирів та іншу діяльність для забезпечення безперебійної роботи круїзного туру [33];
- обслуговування клієнтів: круїзна компанія забезпечує обслуговування клієнтів протягом усього круїзного туру, включаючи інформацію перед круїзом, послуги на борту, обробку скарг і зворотний зв'язок після круїзу, щоб гарантувати задоволеність клієнтів;

- контроль якості: круїзна компанія контролює та забезпечує якість круїзного туру, включаючи технічне обслуговування судна, стандарти обслуговування, безпеку, екологічну стійкість, а також відповідність нормам і галузевим стандартам [37];
- постійне вдосконалення: круїзна компанія постійно оцінює та покращує продукт круїзного туру на основі відгуків клієнтів, ринкових тенденцій і змін у вподобаннях клієнтів, щоб залишатися конкурентоспроможними та актуальними в індустрії круїзного туризму;
- співпраця та партнерство: круїзна компанія може співпрацювати з місцевими туристичними радами, державними органами, організаціями з управління туристичними напрямками та іншими зацікавленими сторонами для розробки та просування продукту круїзного туру, покращення враження від місця призначення та сприяння місцевій економіці [46].

Створення продукту круїзного туризму вимагає ретельного планування, координації та виконання різноманітних заходів, щоб забезпечити незабутні та приємні враження для пасажирів круїзу.

Управління логістикою та ланцюгами поставок є важливою складовою операцій круїзних компаній, попри те, що вони майже не займаються організацією перевезень для потоку круїзних туристів [32]. Але важливим є те, що логістика круїзного туризму також повинна бути ефективною саме в термінах доставки "вантажу", а саме круїзних пасажирів, що відповідає встановленому терміну та відповідно маршруту транспортування. Головною відмінністю круїзних лайнерів від інших видів транспортування полягає в тому, що у круїзному туризмі присутній вибагливий клієнт - турист. Зважаючи на цей фактор ланцюг поставок в круїзній індустрії повинен забезпечувати "додану вартість" саме для круїзних туристів під час їхньої подорожі на круїзному лайнері, цей чинник стане новим рівнем конкуренції провідних компаній.

Круїзні подорожі пропонуються в бюджетному, сучасному та преміальному сегментах. Відносно невеликі компанії зі старими кораблями пропонують бюджетні круїзні подорожі, тоді як сучасний сектор пропонує розкішні подорожі. Завдяки різноманітності круїзного продукту та послуг, круїзна індустрія має змогу обслуговувати широку категорію клієнтів [50]. Круїзні компанії конкурують між собою, пропонуючи різноманітні варіанти подорожей, включаючи короткі і тривалі круїзи, тематичні та навколосвітні круїзи, а також круїзи, що тривають кілька тижнів або місяців.

Варто зазначити, що круїзна індустрія раніше орієнтувалася на аудиторію заможних літніх пар, проте вона зазнала змін у демографічному та регіональному аспектах. Згідно з даними CLIA на 2017 рік, середній вік пасажирів становив 47 років, а середня тривалість круїзу складала 7 днів [54].

Варто зазначити, що всі компанії можна порівняти за певним рейтингом. Круїзні лінії стандартного класу - до них можна віднести: Royal Caribbean International, MSC Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Line, Carnival Cruise Lines, Princess Cruises. Дані круїзні лінії мають такі особливості: велика пасажиромісткість судів (від 2000 пасажирів); каюти маленького розміру; орієнтованість на сімейний відпочинок ( на лайнері присутні дитячі ігрові клуби, майданчики); доступна ціна круїзів; 3-4 зірки; кільцеві маршрути; прагнення компаній мінімізувати витрати [55].

Якщо порівнювати преміум клас зі стандартом, то преміум має ряд переваг, а саме:

- більше простору;
- каюти більшого розміру;
- різноманітніше харчування;
- якісніший сервіс;
- наявність безкоштовного алкогольного міні-бару у деяких компаній.

Проте, варто звернути увагу, що нові лайнери компаній класу стандарт, наприклад, Quantum of the Seas, Regal Princess, Norwegian Escape, що за багатьма параметрами не поступаються лайнерам компанії Holland America, що являються преміум класом [2].

До круїзних компаній класу люкс можна віднести такі компанії: Silversea, Crystal Cruises, Regent Seven Seas Cruises, Seabourn. Відмінними рисами цих круїзних компаній являються:

- невеликі розміри суден на 300-800 пасажирів;
- великі та просторі каюти;
- відсутність орієнтації на сімейний відпочинок;
- сервіс рівня 5 зірок;
- орієнтація на високий рівень обслуговування;
- висока вартість круїзів;
- екзотичні та нетипові маршрути круїзів.

### **1.3. Методика дослідження круїзного туризму та його логістики**

Дослідження круїзного туризму включає в себе вивчення різних аспектів даного виду туризму, таких як: попит, пропозиція, економічні та соціокультурні впливи, екологічні аспекти, маркетингові стратегії, технічні аспекти та інші. Основною метою таких досліджень виступає розуміння ринкових тенденцій, поведінки споживачів та впливу круїзного туризму на різні верстви суспільства [32].

Для забезпечення методологічної основи роботи було використано наступні наукові методи в дослідженні круїзної індустрії:

- діалектичний метод пізнання, що використовувався для дослідження ролі круїзного туризму в структурі національної економіки;
- системний аналіз і синтез, що застосовувався для дослідження процесів розвитку круїзного туризму та формування концепції розвитку круїзного туризму;

- декомпозиція, що використовувалася для структуризації стратегічного потенціалу круїзного туризму;
- методи статистичного та факторного аналізу, що використовувалися для вивчення тенденцій і закономірностей розвитку круїзного туризму, формування вибіркової сукупності респондентів, оцінки кореляційних зв'язків між показниками, оцінки впливу факторів на зміну рівня продуктивності праці працівників, зайнятих у сфері круїзного туризму [33];
- методи порівняльного та маркетингового аналізу, що використовувалися для системної оцінки рівня розвитку круїзного туризму в Європі, порівняння наявності ресурсів, необхідних для організації круїзного туризму в європейських країнах, виявлення споживчих переваг туристів;
- методи екстраполяції, що використовувалися для прогнозування круїзних пасажиропотоків після відновлення круїзної індустрії;
- методи експертної оцінки, що включає використання критеріальної бази для оцінки привабливості круїзних центрів;
- методи економіко-математичного, структурного та матричного моделювання, для створення комплексної оцінки результативності функціонування круїзного туризму;
- програмно-цільовий підхід, що включає розробку та прогнозування результатів реалізації програми розвитку круїзного туризму [33].

Також наведемо кілька загальних кроків та методів дослідження круїзного туризму [5]:

- визначення дослідницьких цілей: дослідницькі цілі можуть включати вивчення профілю круїзних туристів, визначення мотивації подорожі та переваг цієї подорожі, аналіз економічних вигод круїзного туризму для регіону, вивчення впливу на природне середовище та інші аспекти;

- вибір досліджуваної вибірки: необхідно визначити характеристики досліджуваної вибірки, такі як вік, стать, освіта, дохід, досвід круїзних подорожей тощо;
- збір даних: дані можуть бути зібрані з різних джерел, таких як опитування, інтерв'ю, анкети, спостереження, аналіз вторинних даних та інші методи. Важливо використовувати надійні та достовірні джерела;
- літературний огляд: варто оглянути літературу про круїзний туризм, включаючи наукові статті, книги, звіти та інші джерела. Літературний огляд дасть змогу зрозуміти поточний стан досліджень у цій галузі, виявити ключові питання;
- аналіз даних: зібрані дані потрібно опрацювати та проаналізувати.

Дослідження логістики круїзного туризму може включати наступні методи [11]:

- аналіз логістичних процесів: тобто вивчення логістичних процесів, таких як постачання, перевезення, складування та розподіл товарів та послуг в круїзному туризмі. Це може включати дослідження різних ланок логістичного ланцюжка круїзного туризму, включаючи постачання суден, організацію портових операцій, управління запасами на кораблях, логістику гастрономічного сервісу, управління відходами та енергозабезпечення на кораблях;
- аналіз транспортних систем: ознайомлення з різними аспектами транспортних систем, які використовуються в круїзному туризмі, таких як водний транспорт (круїзні кораблі), авіаційний транспорт (для перевезення пасажирів до місць відправлення/прибуття), автомобільний транспорт (для трансферів між портами та визначеними місцями), та інші. Аналіз транспортних систем може включати вивчення рівня доступності, ефективності та сталості транспорту в круїзному туризмі, а також оцінку впливу транспортних систем на довкілля та регіональний розвиток;

- моделювання логістичних процесів: використання математичних моделей та комп'ютерного моделювання для аналізу та оптимізації логістичних процесів в круїзному туризмі. Це може включати розробку математичних моделей для оцінки ефективності логістичних операцій, виявлення оптимальних рішень щодо маршрутів, запасів, розподілу ресурсів та ін.

Логістичні вимоги круїзних суден відрізняються великою кількістю та глобальним характером їхніх ланцюжків поставок. Для відповідності цим вимогам, круїзні лайнери мають бути гнучкими, оскільки маршрути круїзних суден охоплюють різні туристичні ринки залежно від сезонності та попиту [32]. Управління різними маршрутами також вимагає різних умов роботи. Для адаптації до змінних місцевих умов і операцій, круїзні компанії наймають судових агентів, які сприяють спілкуванню з місцевими підрядниками та державними органами в різних містах. Деякі матеріали закупаються на місці, але більшість доставляється з головного центру логістики. Операції постачання для круїзних суден в різних кінцевих точках світу стикаються з рядом складнощів, таких як координація в різних часових поясах, відповідність міжнародним законам та обмеженнями щодо постачання, які відрізняються в різних країнах [33].

Це означає, що круїзний сектор також стикається з проблемами, спільними для глобальних ланцюгів поставок в інших секторах бізнесу, таких як інтеграція інформації та скорочення відходів. Однак, круїзні компанії мають впоратися з цими викликами в рамках обмежень, які є характерними для логістики круїзного сектору [1].

Наше дослідження включало вплив COVID-19 на світовий та український ринок круїзного туризму, окрім цього було розглянуто, як російська агресія вплинула на розвиток круїзної індустрії в Україні, тому дане дослідження включало збір річних звітів та фінансових даних Міжнародної асоціації круїзних ліній серед трьох провідних круїзних компаній світу, таких як Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean

International і Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. У рамках дослідження також було проведено статистичний аналіз та аналіз тенденцій у кількості круїзних пасажирів, частці ринку, операційній потужності та прибутковості даних компаній [13].

Завдяки аналізу фінансових даних трьох провідних круїзних компаній світу за п'ять років до виникнення пандемії COVID-19 у 2019 році, можна отримати уявлення про тенденції розвитку круїзної індустрії протягом останніх років. Одночасно, аналізуючи економічні зміни в діяльності круїзних компаній з 2020 по 2021 роки, можна чітко побачити, як пандемія COVID-19 вплинула на сталий розвиток круїзної індустрії [44].

Також було проаналізовано фінансові операційні дані трьох провідних круїзних компаній світу з 2015 по 2021 рік, включаючи економічну структуру, платоспроможність, операційну спроможність, прибутковість і фінансовий леверидж. З результатами дослідження можна ознайомитися у розділі 2.

## **Висновки до розділу 1**

Круїзний туризм - це форма туризму, яка набуває все більшої популярності у світі, зокрема серед туристів, які шукають новий спосіб відпочинку та відкриття нових місць. Круїзний туризм є одним з найшвидше зростаючих сегментів туристичної галузі. За останні десятиліття спостерігається стійкий ріст кількості круїзних пасажирів у світі. Він має значний вплив на економіку, забезпечуючи робочі місця, стимулюючи розвиток морського транспорту, готельної та ресторанної галузей, туристичних агентств та інших супутніх секторів. Круїзний туризм включає подорожі на спеціалізованих суднах, які пропонують різноманітні розваги та послуги на борту, включаючи ресторани, басейни,

спра-центри, шоу та розваги, а також екскурсії до різних портів призначення.

Круїзний туризм може бути вигідним варіантом для відпочинку, оскільки вартість круїзу може включати проживання, харчування, розваги та екскурсії, що дозволяє туристам планувати бюджет своєї подорожі наперед. Круїзні компанії пропонують маршрути на різних континентах та океанах, включаючи Кариби, Середземне море, Північну Америку, Азію та інші регіони. Це дозволяє туристам відвідати різноманітні культурні та природні атракції, і дає можливість їм досліджувати нові місця, вивчати культуру та традиції інших країн, що робить круїзний туризм цікавим для любителів подорожей.

Однак, круїзний туризм також має свої виклики, такі як вплив на довкілля, зокрема відходи суден та екологічні наслідки від відвідування природних резерватів та екосистем. Також, уряди, круїзні компанії та приймаючі країни повинні співпрацювати, щоб розробляти сталі підходи до розвитку круїзного туризму, забезпечуючи збереження довкілля, підтримку місцевих співтовариств та забезпечення безпеки туристів.

За даними Cruise Lines International Association (CLIA), в 2019 році на круїзних лайнерах було близько 30 мільйонів пасажирів. Стабільний ріст кількості круїзних пасажирів у порівнянні з попередніми роками спостерігався до 2019 року, проте пандемія COVID-19 зупинила розвиток цієї індустрії та навіть тимчасова призупинила їх діяльність. Варіативність розміру суден та маршрутів дозволяє туристам вибирати круїз, що відповідає їхнім вподобанням та бюджету.

З'ясовано, що важливу роль у круїзній індустрії відіграє логістика, яка налагоджує між собою чітке функціонування подорожей морем, це включає і розміщення туристів на судні (один постачальник), харчування пасажирів під час подорожі (другий постачальник), сюди також входять екскурсійні бюро, виробники устаткування, паливно-мастильних матеріалів, запасних деталей до суден, постачальники енергії, портові

потужності. Така складність логістики круїзних компаній зумовлює те, що вони розраховують не на одного логістичного постачальника, а на мікс із кількох, що включає постачальників із різних сфер.

## **РОЗДІЛ 2 СУЧАСНИЙ СТАН ТА ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У СВІТІ ТА В УКРАЇНІ**

### **2.1. Круїзний туризм, як перша жертва COVID-19 у світі**

Круїзна індустрія є важливим сегментом глобальної туристичної галузі, яка створює робочі місця та доходи у всьому світі. Суднобудування є швидкозростаючим сегментом круїзного туризму у світі. Круїзні кораблі зростають у розмірах та стають плавучими готелями, які можуть прийняти понад 6 000 пасажирів та надати різноманітні курортні послуги, такі як: спортивні майданчики, ресторани, торговельні центри, театри, тематичні парки та бари. Круїзний пакет зазвичай включає транспортування «до» та «з» морського порту, посадку/висадку та екскурсії, проживання [11].

У 1970 році близько 500 000 пасажирів зі всього світу вирушили в круїз, однак станом на 2000 рік ця кількість зросла до 10 мільйонів. Згідно з даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA), з 2012 по 2015 роки ця кількість зросла з 1,4 мільйонів до 24,8 мільйонів круїзних пасажирів, що засвідчує річний темп зростання на 39%. У 2018 році це число збільшилося до 28,5 мільйонів, а у 2019 році очікувалось, що воно досягне приблизно 30 мільйонів. Зазначимо, що круїзна індустрія зробила значний внесок у світову економіку, а це близько 150 мільярдів доларів США щороку (UNWTO, 2020) [59].

Пандемія COVID-19 створила безпрецедентний та руйнівний вплив на круїзну індустрію. Враховуючи масштаби пандемії та її довготривалий вплив, ця криза не має собі рівних в історії сучасної круїзної індустрії. За даними різних організацій, міжнародний туризм скоротився на 60-70 % у 2020 році [44].

The World Travel and Tourism Council прогнозували, що під загрозою 100,8 мільйона робочих місць, а ILO визнали туризм як найбільш вразливий сектор, який, зазнає різкого скорочення робочих місць через пандемію COVID-19 [61].

Генеральний секретар ООН Антоніо Гутерреш у своїй заяві зазначив, що за перші п'ять місяців пандемії було скорочено прибуття міжнародних туристів вдвічі.

Протягом останніх 40 років у світі було кілька великих пандемій, але жодна з них не мала такого глобального впливу на економіку, як COVID-19. Туризм є економічною галуззю, яка найбільше піддається впливу невизначених та мінливих умов, як це сталося зі скороченням подорожей та кількості туристів через пандемію COVID-19. Наслідки цих пандемій можуть бути як постійними, так і довготривалими для туризму, що може зробити економічне відновлення круїзної галузі складним [43].

Однак, з початком пандемії COVID-19 в березні 2020 року, круїзний ринок дуже постраждав і розпочав стрімкий спад. Майбутнє круїзного туризму значною мірою залежить від подолання пандемії та відновлення довіри пасажирів. Під час подорожі у відкритому морі можуть статися будь-які непередбачувані ситуації: терористичні акти, стихійні лиха, економічна криза або ж виникне невідкладна медична допомога одному з пасажирів. Вплив усіх цих непередбачуваних подій був значною мірою локалізований, але пандемія COVID-19 створила унікальний виклик круїзній індустрії [43].

Було з'ясовано, що COVID-19 може швидко поширюватися в обмежених та переповнених місцях, таких як круїзні лайнери, де вірус поширювався між пасажирами та країнами, що вони відвідали.

За перший квартал 2020 року обсяг туризму в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні скоротився на 35%, а в Європі, Америці, Африці та Близькому Сході — відповідно на 19%, 15%, 12% та 11%. За даними UNWTO, відновлення внутрішнього туризму відбудеться швидше, аніж міжнародного [50]. Згідно з дослідженням про вплив пандемії COVID-19 на туризм (Ugur and Akbiyik 2020), можна сказати, що туристичний сектор дуже чутливий та легко страждає від глобальної кризи. У день, коли WHO оголосили, що COVID-19, являється пандемією, багато мандрівників

скасували свої поїздки та почали обговорювати питання забезпечення подорожей [54].

З початком пандемії круїзна індустрія раптово припинила свою діяльність, так як пасажери, які забронювали майбутні круїзні поїздки, масово скасували їх. Круїзні компанії також скасували бронювання та припинили рекламувати майбутні круїзи. Значна увага була приділена круїзним лайнерам, які були у подорожі під час спалаху COVID-19, оскільки з них почали надходити повідомлення про виявлення хворих. У зв'язку зі складнощами дотримання соціальної дистанції, ці судна вважалися потенційними носіями COVID-19, тому їм не було надано дозволу на в'їзд до портів та висадження туристів [43].

Ці судна були змушені переміщатися від порту до порту, шукаючи дозволу на прибуття, або ж вони стояли на якорі біля берега, чекаючи дозвіл на висадку. Таке складне становище пасажирів стало міжнародною сенсацією, один із найбільш відомих випадків - Diamond Princess, що вирушив у плавання 20 січня 2020 року з Йокогами (Японія), з екіпажем із 1045 осіб та з 2666 пасажирів на борту. Через тиждень турист, який зійшов із судна в Гонконгу, отримав позитивний результат тесту на COVID-19 і тоді влада повідомила круїзну компанію про небезпеку [55]. Проте, попри це, керівництво компанії продовжувало проводити регулярні заходи на борту, не повідомляючи пасажирів про неминучий ризик зараження. Пізніше, 5 лютого 2020 року, Diamond Princess був розміщений на карантин в Йокогамі, і пасажери, і екіпаж були перевірені. Японська влада створила зробила все можливе для евакуації інфікованих туристів та надання їм належної медичної допомоги вже на березі. Інших пасажирів попросили відбути карантин на судні [52]. Вже 1 березня всім пасажирам круїзу було дозволено здійснити висадку, і були заключено ряд домовленостей про їхнє повернення додому. За оцінками, станом на 27 березня з 3711 пасажирів, що перебували на судні Diamond Princess 712 мати позитивний тест на COVID-19, з них 9 людей померли. Ймовірно, що

дана трагедія на борту Diamond Princess нависне над круїзною індустрією протягом багатьох років і, буде чинити негативний впливати на майбутніх пасажирів [52]. Проте це не єдиний випадок, де зафіксовані випадки смертей, наприклад, кілька подібних інцидентів відбулося після того, як круїзному судну MS Zaandam, в якому вже були зареєстровані випадки COVID-19, було заборонено здійснити висадку у кількох портів. Така ж історія спіткала круїзне судно MS Braemar, що належить Великобританії. На борту четверо пасажирів і один член екіпажу, в тому числі лікар, були поміщені на ізоляцію після виявлення симптомів COVID-19 [50]. Варто звернути увагу на те, що з метою, запобігти дефіциту продовольства, ліків та засобів першої необхідності до судна було відправлено перевізника, який доставив цей вантаж. Також сталися інші подібні інциденти, наприклад, круїзне судно Silver Shadow було ізольовано на північному сході Бразилії після того, як двоє гостей отримали позитивний результат на COVID-19. Круїзне судно Silver Explorer прибуло у Чилі, але після того, як один з пасажирів отримав позитивний результат тесту, судно було поставлено на карантин біля порту Кастро [54].

Система туризму є дуже складною та вразливою через свою залежність від різних акторів, таких як туристичні агентства, туроператори та інші, а також через постійні зміни в економічному та політичному середовищі, а також зміни клімату. Останнім часом до складнощів додалася ще й пандемія. Ніхто не був готовий до наслідків цієї кризи, оскільки не було подібного досвіду, жодного навчання або протоколів, як впоратися з даною пандемією [44]. Ніхто не міг передбачити змін та наслідків цього раптового спалаху пандемії, хоча раніше вже були випадки пандемій, таких як свинячий грип у 2009 року. На круїзних суднах були санітарно-гігієнічні протоколи, розроблені для випадків норовірусу, але жодна з попередніх пандемій не вплинула на круїзи настільки, як COVID-19.

Найбільші негативні наслідки відчули круїзні компанії та пасажирські перевезення, оскільки були змушені скасувати всі свої поїздки через суворі правила подорожей та наказ CDC про заборону плавання. Проте, незважаючи на відсутність гостей, кораблі все ж потребують технічного обслуговування, оскільки двигуни повинні працювати, а приміщення підтримуватися в чистоті.

Крім того, деякі пасажирів, які поверталися з круїзів, сприяли поширенню вірусу у своїх країнах. Наприклад, у США приблизно 17% підтверджених випадків COVID-19 у період з лютого до середини березня 2020 року були пов'язані з поверненням пасажирів із круїзних подорожей, а кожен десятий випадок COVID-19 в Австралії станом на квітня 2020 року був пов'язаний з круїзною подорожжю Ruby Princess [52].

Згідно з офіційними та неофіційними джерелами, кількість підтверджених випадків COVID-19 на круїзних суднах, станом на жовтень 2020 року, складала приблизно 3900, а кількість смертей - 111. Понад 102 круїзних судна по всьому світу були охоплені пандемією, багато з яких належали трьом найбільшим круїзним компаніям: Carnival Corporation, Royal Caribbean і Norwegian Cruise Line, що забезпечують 80% пасажиропотоку в даній галузі. Крім цього, ці компанії також зазнали економічних труднощів через пандемію і падіння цін у першому кварталі 2020 року [51]. Незважаючи на високий рівень вакцинації серед пасажирів і екіпажу, круїзні судна продовжували реєструвати випадки COVID-19, в тому числі 1359 зареєстрованих випадків в США з червня по жовтень 2021 року [59].

Круїзні лайнери вжили кількох заходів, щоб відновити довіру пасажирів шляхом забезпечення безпеки. Заходи, які в даний час висуває круїзна індустрія, можна розділити на три великі частини: запобігання, пом'якшення та заходи реагування. Royal Caribbean та Healthy Sail Panel опублікували 74 рекомендації профілактики захворювань з метою запобігання поширенню вірусу та зменшення випадків поширення COVID-

19 на круїзних лайнерах. Дані рекомендації містять найкращі практики для збереження та захисту здоров'я пасажирів, екіпажу. Вони включають тестування, скринінг, вентиляцію; планування та виконання на випадок непередбачених ситуацій; планування напрямків та екскурсій з метою зменшення ризиків для екіпажу [53].

Круїзний відділ туристичної компанії TUI розробив план із 10 пунктів, щоб заспокоїти пасажирів і заохотити більше людей повертатися до подорожей знову. Серед цих пунктів – забезпечення соціальної дистанції; на 40 % менше гостей; зменшена кількість столиків у ресторанах; менше учасників спортивно-розважальних заходів; всі судна оснащені лабораторією та розширеними медичними бригадами. Члени екіпажу регулярно проходять тестування на COVID-19 [46]. Винахід ефективної вакцини та її широке застосування для значної частини населення рішуче покладе край натиску пандемії. Проте, враховуючи наявності великої кількості варіантів внутрішнього туризму, круїзний туризм буде одним з останніх варіантів для туристів через обмежений простір на борту. Відновлення круїзної індустрії після COVID-19 виглядає повільним і болісним процесом. Однак кількість туристів, що прагнуть подорожувати дає надію на те, що повернути втрачений круїзний ринок буде не дуже складно, якщо індустрія готова зробити привабливі ціни та вжити всі заходи безпеки.

Norwegian Cruise Line – третя у світі за величиною круїзна компанія і її дохід у другому кварталі 2020 року впав на 99 % порівняно з 2019 роком (див. рис 2.1.). Отже, круїзні компанії, такі як Carnival Cruise Line, були змушені продати судна, щоб компенсувати фінансові втрати [51].

Також суттєво зменшився загальний пасажиропотік порівняно з минулим роком (-84,0%), досягнувши 224,1 тис. Кількість пасажирів на борту та висаджених зменшилася на 87,7% та 85,7% відповідно.

З моменту призупинення навігації з середини березня 2020 року, круїзні компанії зазнали великих збитків, зокрема Carnival Cruises в розмірі

10 мільярдів доларів США та 9 мільярдів доларів США, Royal Caribbean - 5 мільярдів доларів США та 5 мільярдів доларів США у 2020 та 2021 роках відповідно (див. рис 2.1.) [53].

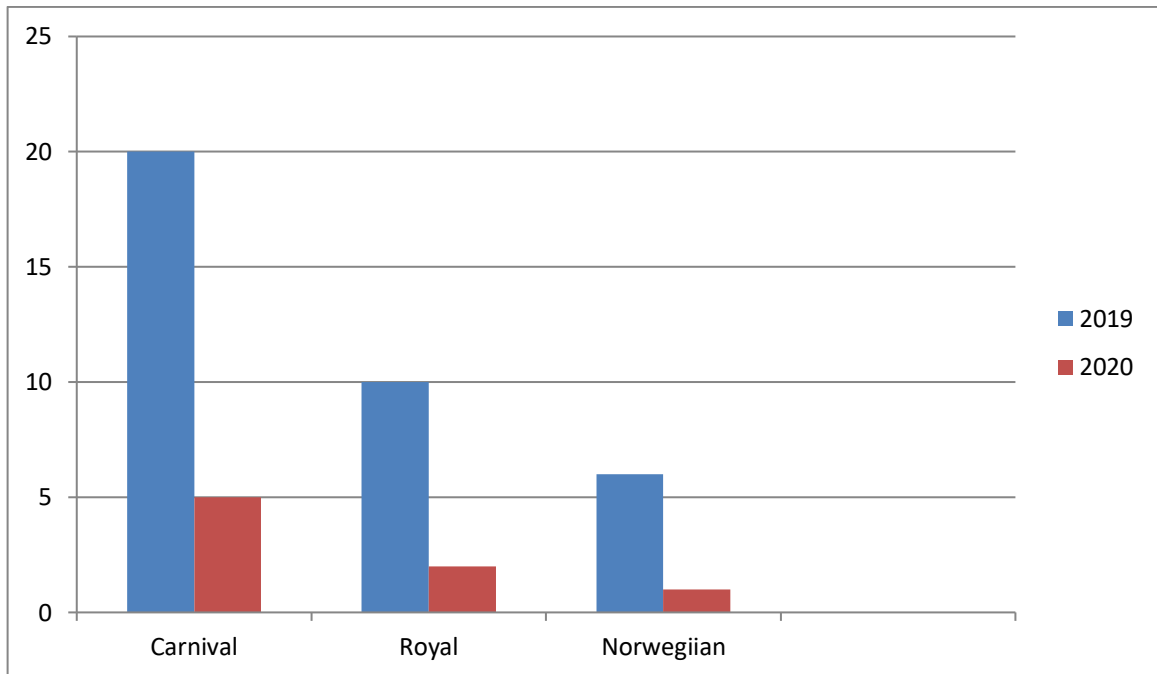


Рис 2.1. Дохід трьох провідних круїзних компаній світу 2019-2020 рр.

Джерело: [52]

Важливо врахувати, що ця галузь має капіталомісткий характер, величезний ланцюг постачання, що залежний один від одного.

Більшість круїзних суден отримали спеціальний план запобігання спалаху пандемії, що заснований на рекомендаціях CDC і найкращих галузевих стандартах та практиках. Ці кроки є дуже важливими, оскільки вони дають змогу майбутнім туристам відчувати заходити безпеки, що заохочують їхню довіру.

Загальна кількість круїзних пасажирів показана в таблиці 2.1, яка становила 23 мільйони в 2015 році, і збільшилася на 6,6 мільйони (28,7%), що в 2019 році становила 29 мільйонів. Через вплив пандемії COVID-19 на круїзний туризм загальна кількість пасажирів скоротилася на 23,904 мільйони (-80,6%), і становила 5,769 мільйонів у 2020 році [50].

Кількість пасажирів Carnival Cruises зросла з 10 мільйонів у 2015 році до 12,8 мільйонів у 2019 році [41].

Щодо Royal Caribbean, то кількість круїзних пасажирів зросла на 1,15 мільйона (21,3%) і у 2019 році становила 6,55 мільйонів. Кількість пасажирів Royal Caribbean Cruises у 2021 році становила менше шостої частини 2019 року [53].

Таблиця 2.1

Кількість пасажирів трьох провідних круїзних компаній світу,  
2015-2021 рр.

Компанія	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Carnival	10,840,000	11,520,000	12,130,000	12,407,000	12,866,000	3,499,000	1,223,000
Royal	5,401,899	5,754,747	5,768,496	6,084,201	6,553,865	1,295,144	1,030,403
Norwegian	2,164,404	2,337,311	2,519,324	2,795,101	2,695,718	499,729	232,448
Other	4,653,697	5,587,942	6,282,180	7,213,698	7,557,417	4,751,27	-
Total	23,060,000	25,200,000	26,700,000	28,500,000	29,673,000	5,769,000	2,485,851

Джерело: розроблено автором на основі [51]

Кількість пасажирів Holiday Cruises зросла на 0,53 мільйона (24,5%), тобто з 2,16 мільйонів у 2015 році до 2,69 мільйонів у 2019 році. Кількість туристів зменшилася до 0,500 мільйона у 2020 році та 0,232 мільйона у 2021 році. Кількість пасажирів у 2021 році становила менше десятої частини 2019 року [51].

Трійку лідерів круїзних компаній світу за розміром флоту в 2019 році склали:

- Carnival Corporation & plc, що налічувала 104 круїзних лайнерів (станом на 2020 рік лайнерів було вже 85), та 249 тис. причалів (станом на 2020 рік - 216 630 причалів);
- Royal Caribbean Cruises, налічувала 61 круїзне судно та 141 570 причалів (137 930 причалів у 2020 році);

- Norwegian Cruise Line Holdings Ltd з 28 круїзними лайнерами та 59 причалами.

З 2015 по 2019 рік світова індустрія круїзного туризму процвітала, і кількість пасажирів міжнародних круїзів неухильно зростала з року в рік. З середини березня 2020 року тимчасове призупинення навігації призвело до зменшення кількості пасажирів. На міжнародних круїзах кількість пасажирів скоротилася на 23,904 млн (80,56%). У 2019 році кількість туристів склала 29,673 мільйонів, а у 2020 році лише 5,769 мільйонів [38].

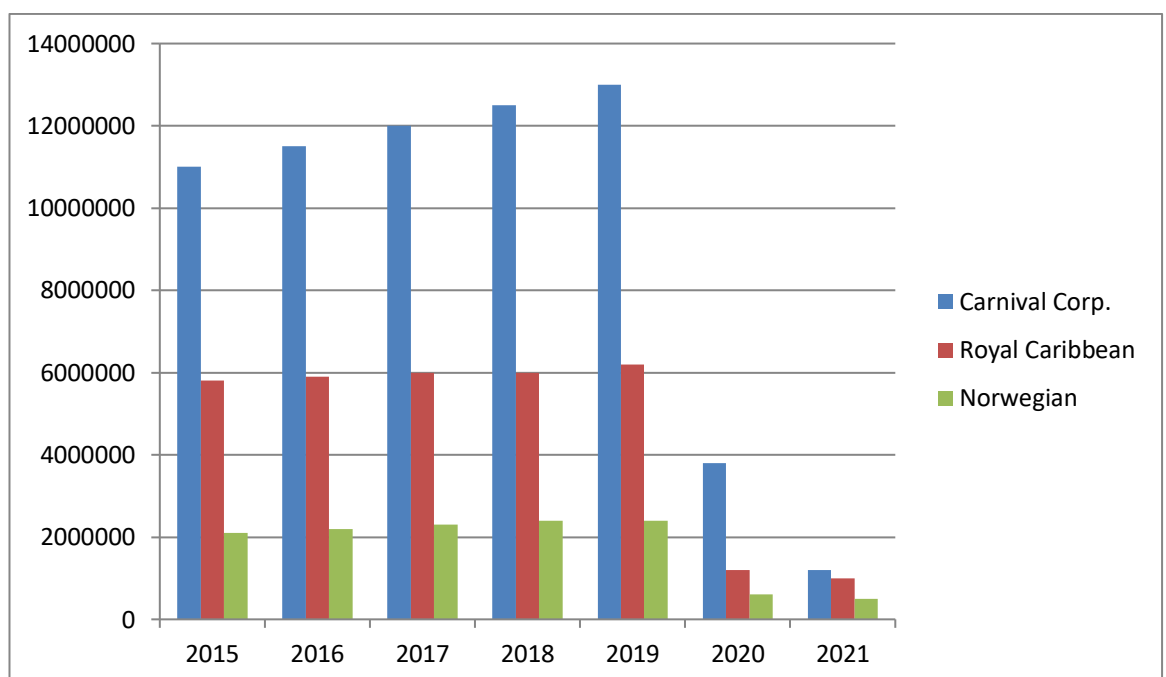


Рис 2.2. Динаміка зростання кількості пасажирів у трьох провідних круїзних компаніях світу, 2015-2021 рр.

Джерело: [54]

Компанія Carnival Corporation & plc продала 19 кораблів зі свого флоту під час пандемії COVID-19 у 2020 році. Загалом продаж 19 суден знаменував зниження поточної потужності компанії, як мінімум на 13%. Ринкова частка першої трійки круїзних компаній становить 74,6% [46].

Після спалаху COVID-19 з лютого до середини березня 2020 р. міжнародні круїзні судна продовжували працювати по всьому світу, це і стало результатом багатьох випадків зараження під час подорожей на

круїзі. У результаті уряди багатьох країн стали з обережністю ставитися до усіх суден, що прибували у порти. Випадки зараження та смертей наведені в таблиці 2.2., включаючи круїз Diamond Princess в Йокогамі, круїз Ruby Princess у Сіднеї, круїз Grand Princess у Сан-Франциско, Coral Princess у Майамі, Greg Mortimer в Уругваї та Costa Atlantic по Японії [52].

Таблиця 2.2

## Випадків зараження COVID-19 на міжнародних круїзних лайнерах

Назва судна	Дата	Місце	Ситуація
Diamond Princess Cruise	На 1 місяць з 4 лютого 2020 року	Японія	712 інфікованих, 13 загинуло
Ruby Princess Cruise	3 8 березня 2020 до 19 березня 2020 року	Австралія	Більше 600 інфікованих, 18 загинуло
Grand Princess Cruise	3 21 лютого 2020 року	США	21 особа інфікована
Coral Princess Cruise	4 квітня 2020 року	США	22 особи інфіковані, 3 загинуло
Greg Mortimer Cruise	8 квітня 2020 року	Уругвай	128 з 217 були заражені
Costa Atlantic Cruise	31 травня 2020 року	Японія	148 з 623 були заражені
MS Roald Amundsen Cruise	7 серпня 2020 року	Норвегія	53 людини інфіковані

*Джерело:* розроблено автором на основі [24]

Дослідження зібрало щорічні звіти та фінансові дані Міжнародної асоціації круїзних ліній і трьох провідних круїзних компаній світу, серед яких Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean International і Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. Аналізуючи фінансові дані трьох провідних круїзних компаній світу за п'ять років до появи COVID-19 у 2019 році ми можемо зрозуміти розвиток круїзної індустрії останніх років. Водночас, аналізуючи економічні зміни круїзних компаній з 2020 по 2021 рік, ми

можемо зрозуміти, що епідемія вчинила серйозний вплив на сталий розвиток круїзної індустрії [45].

Розглянемо розвиток круїзних компаній через призму фінансових даних, включаючи економічну структуру, платоспроможність, операційну здатність та прибутковість у період з 2015 року по 2021 рік.

З наведених вище даних, стає зрозуміло, що епідемія COVID-19 призвела до призупинення пересування круїзних суден по всьому світу. Як результат цього відбулося різке падіння кількості круїзних пасажирів, що призвело до значного зменшення операційного доходу і прибутку круїзних компаній, а також співвідношення боргу до активів і коефіцієнт левериджу значно зросли. Коефіцієнт надмірного боргу значно вплинув на стійкість функціонування круїзних компаній і в загальному на сталий розвиток круїзної індустрії [37].

Операційні доходи трьох провідних круїзних компаній у світі впродовж 2015-2019 років становили: від 15,7 млрд доларів США до 20,8 млрд доларів США у Carnival Corporation & plc, від 8,3 млрд доларів США до 10,9 мільярда доларів США у Royal Caribbean International та 4,3 млрд доларів США до 6,4 млрд доларів США у Norwegian Cruise Line Holdings Ltd, із темпом зростання 32,53%, 31,95% і 48,73% [41].

Операційні доходи трьох провідних круїзних компаній демонстрували стабільне зростання з року в рік до спалаху глобальної пандемії COVID-19, що спалахнула наприкінці 2019 р. Пандемія COVID-19, призвела до таких заходів безпеки, як ізоляція, обмеження на в'їзд і повне призупинення пересування круїзних суден у всьому світі з березня 2020 р. до липня 2021 р. [47]. Відповідно, призупинення пересування круїзних суден призвело до зниження операційних доходів круїзних компаній.

Кількість круїзних пасажирів Carnival Corporation у 2020 та 2021 рр. показано у таблиці 1, які становили 3,499 мільйона та 1,223 мільйона відповідно, що становило лише 27,2% і 9,5% від 12,866 млн у 2019 році.

Щодо Royal Caribbean, то кількість пасажирів у 2020 році і 2021 р. становили 1,295 млн і 1,030 млн відповідно, що становило лише 19,8% і 15,7% з 6,554 млн у 2019 році. Кількість круїзних пасажирів Norwegian Cruise Line Holdings Ltd у 2020 році і 2021 році становили 0,50 млн і 0,232 млн відповідно, що становило лише 18,5% і 8,6% від 2,696 млн у 2019 році [51]. Саме тому, темпи скорочення кількості пасажирів різних круїзних компаній повністю відобразилося на операційному доході компаній у період 2020-2021 років [60]. Операційний дохід трьох провідних круїзних компаній світу з 2015 по 2021 рік показаний на рис 2.3 (у \$).

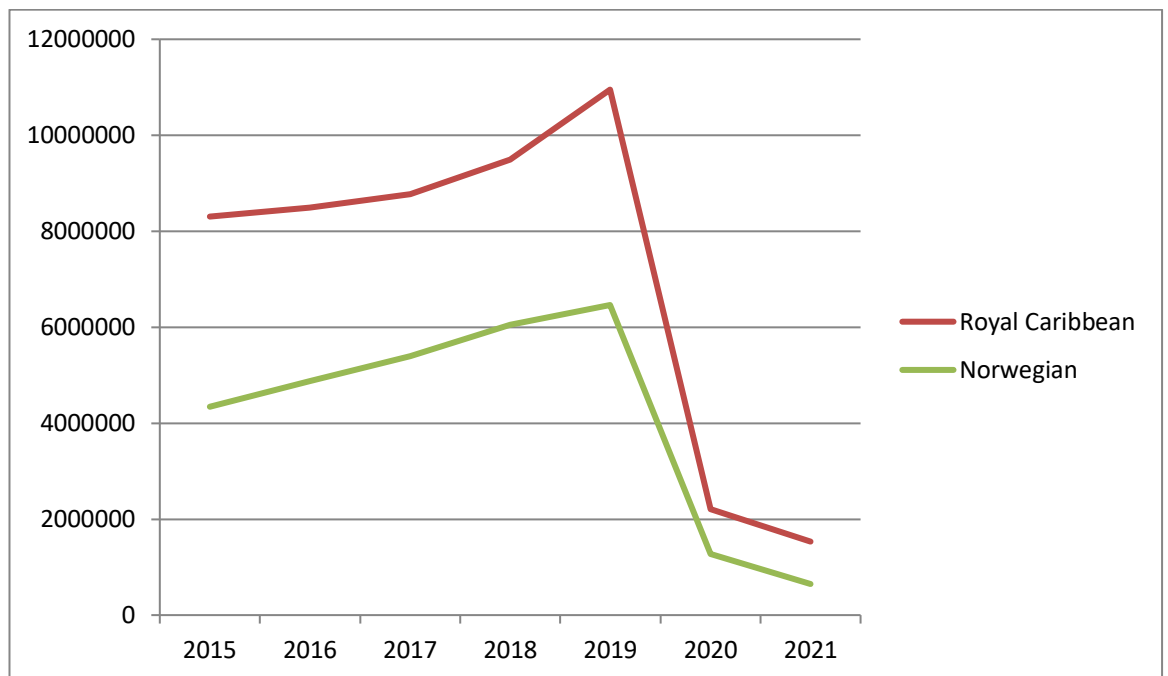


Рис 2.3. Операційний прибуток двох найбільших круїзних компаній світу, 2015–2021 рр. (\$).

Джерело: [26]

Пандемія COVID-19 повністю змінила доходи та економічне зростання трьох провідних круїзних компаній у світі. Операційний дохід Carnival Corporation становив 5,595 млрд доларів США та 1,908 млрд доларів США у 2020 та 2021 роках відповідно, що становило лише 26,9% та 9% операційного доходу у 2019 році. Показник падіння операційного доходу з 2019 по 2021 рік склав 90,8%. Операційний дохід Royal Caribbean

становив 2,209 млрд доларів США та 1,532 млрд доларів США у 2020 та 2021 роках відповідно, що становило лише 20,2% та 14% від операційного доходу у 2019 році [53]. Показник падіння операційного доходу з 2019 по 2021 рік становив 86%. Операційний дохід Norwegian Cruise Line Holdings Ltd становив 1,280 млрд доларів США та 648 млрд доларів США у 2020 та 2021 роках відповідно, що становило лише 19,8% та 10% операційного доходу у 2019 році. Показник падіння операційного доходу з 2019 по 2021 рік склав 90% [51].

У періоду призупинення пересування круїзних суден, круїзні компанії взяли багато боргів, щоб пережити операційну кризу.

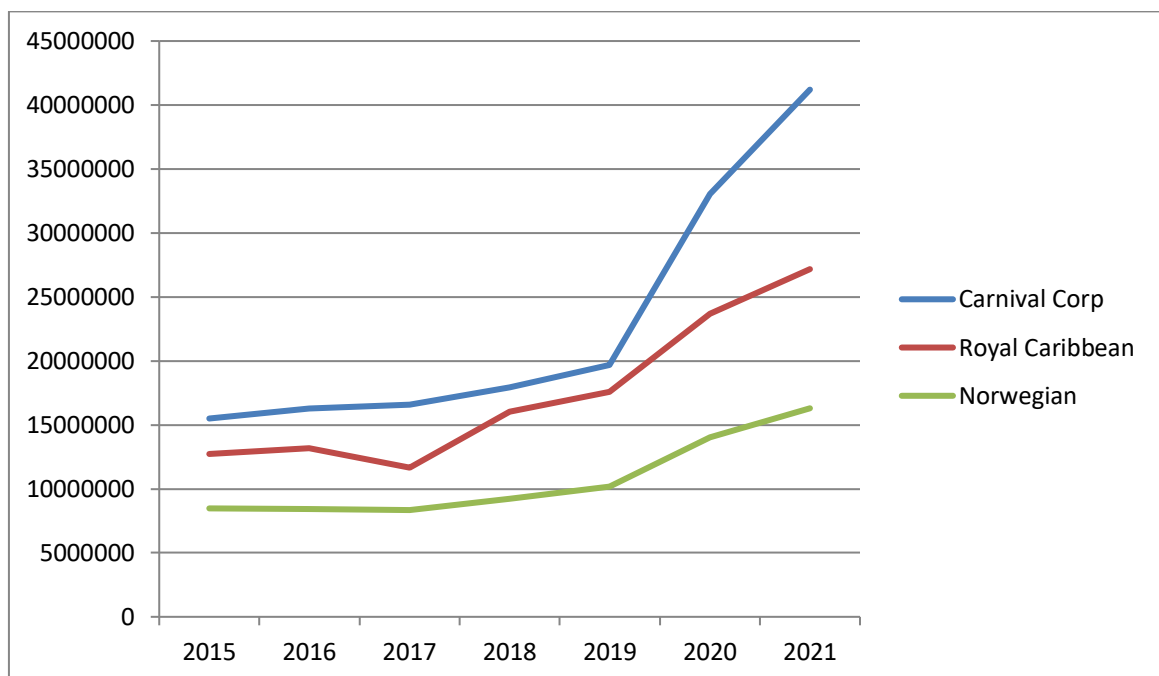


Рис 2.4. Загальні зобов'язання трьох провідних круїзних компаній світу, 2015–2021 рр.(\$)

Джерело: [51]

Співвідношення заборгованості до активів дає зрозуміти, що чим вищий рівень даного співвідношення, тим менше у компанії власних коштів.

З середини березня 2020 року тимчасове припинення навігації призвело до операційних збитків. Відповідна ставка, отримана від загальних активів круїзів Carnival, Royal Caribbean Cruises і Norwegian

Cruise Line Holdings Ltd знизилася з 6,83%, 6,58% і 5,83% у 2019 року до -20,75%, -18,47% та -22,87% у 2020 році та -17,77%, -16,26% та -24,28% у 2021 році [41].

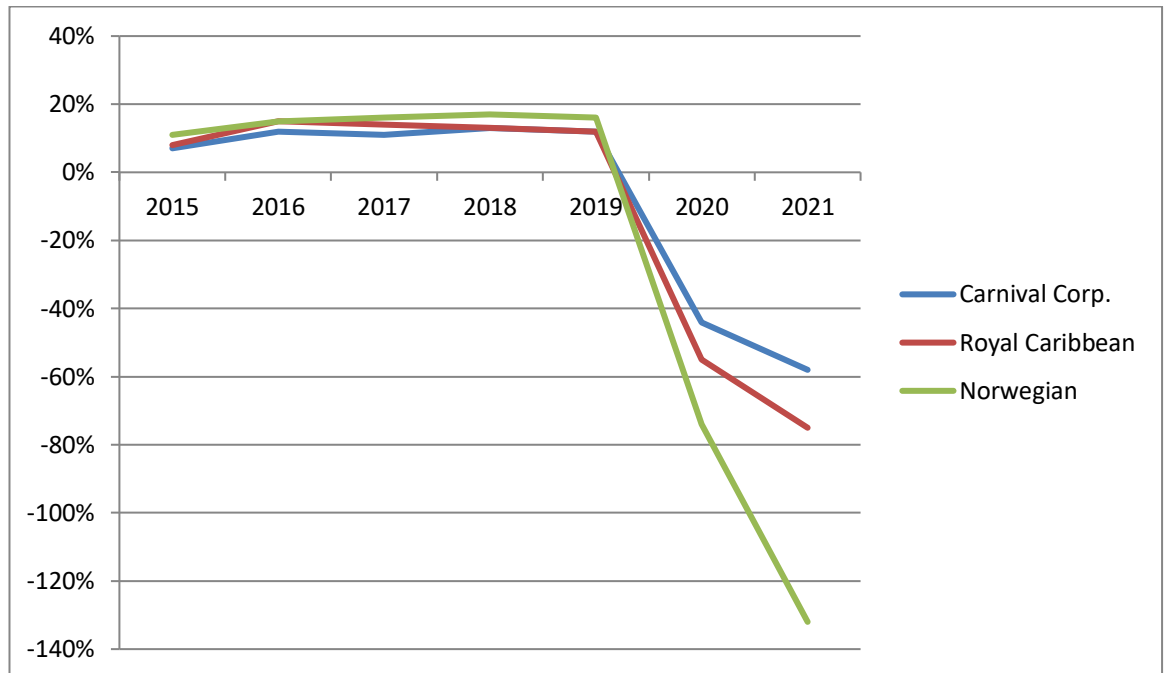


Рис 2.5. Коефіцієнт доходу від загального капіталу трьох найкращих круїзних компаній світу, 2015–2021 рр.

Джерело: [54]

Вплив пандемії коронавірусу (COVID-19) на індустрію круїзного туризму був серйозним у 2020 та 2021 роках. Три провідні світові круїзні компанії зазнали значних операційних збитків у 2020 році та ще більш серйозних у 2021 році, що призвело до зменшення акціонерного капіталу. Відповідно акціонерний капітал Carnival cruises, Royal Caribbean Cruises, Norwegian Cruise Line Holdings Ltd знизився з 25,365 млрд доларів США, 12,164 млрд доларів США та 6,516 млрд доларів США у 2019 році до 20,555 млрд доларів США, 8,761 млрд доларів США і 4,354 млрд доларів США у 2020 році та 12,144 млрд доларів США, 5,086 млрд доларів США і 2,433 млрд доларів США у 2021 році [59].

У 2020 та 2021 роках у зв'язку з пандемією COVID-19 та тимчасовим припиненням пересування круїзних суден, усі три провідні круїзні компанії світу працювали зі значними збитками.

Коефіцієнт левериджу Carnival Corporation збільшився з 78% у 2019 році до 161% у 2020 році і становив 339% у 2021 році, із темпом зростання 261% з 2019 по 2021 рік. Для Royal Caribbean коефіцієнт зріс із 145% у 2019 році до 271% у 2020 році та становив 534% у 2021 році, із темпом зростання 389% з 2019 по 2021 рік. Коефіцієнт Norwegian Holiday становив 156% у 2019 році та зріс до 323% у 2020 році та становив 670% у 2021 році, з темпом зростання 514% з 2019 по 2021 рік [47].

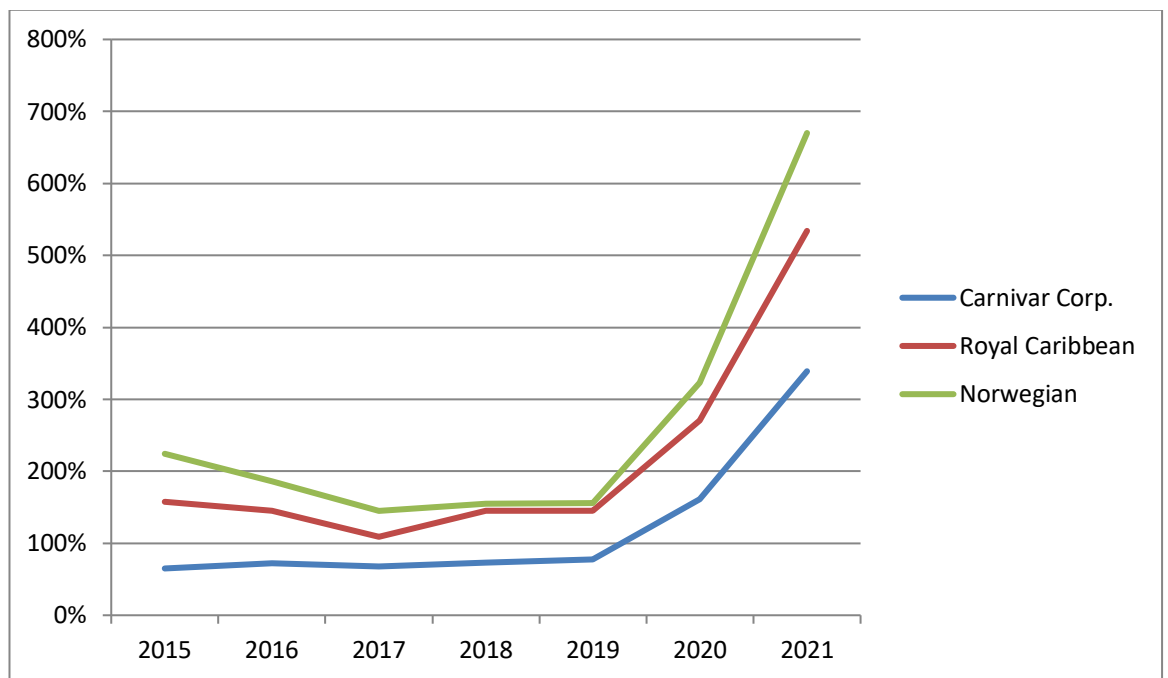


Рис 2.6. Коефіцієнт кредитного плеча трьох найкращих круїзних компаній світу, 2015-2021 р.

Джерело: [51]

Отже, минуло більше двох років з моменту спалаху пандемії COVID-19, наприкінці 2019 року. Економічне та соціальне життя країн світу поступово нормалізується після досліджень, розробки, тестування та винаходу вакцин. Трійка найкращих круїзних компаній світу — це Carnival Cruises, Royal Caribbean та Norwegian Holiday. Діяльність даних компаній охоплює майже три чверті та понад 90% круїзних туристів у всьому світі. Пандемія COVID-19 вплинула на розвиток глобальної індустрії круїзного туризму. З середини березня 2020 року до липня 2021 року відбулося тимчасове припинення навігації, що призвело до значного зменшення

кількості пасажирів [43]. Кількість пасажирів міжнародних круїзів зменшилася на 23,904 млн (80,56%), тобто з 29,673 млн у 2019 році до 5,769 млн у 2020 році. Тимчасове призупинення судноплавства призвело до операційних збитків у розмірі 10,236 млрд доларів США у 2020 році та 9,501 млрд доларів США у 2021 році для Carnival Cruises; 5,8 млрд доларів США, 5,26 млрд доларів США для Royal Caribbean Cruises; і 4,012 млрд доларів США та 4,507 млрд доларів США для Norwegian Holiday у 2020 та 2021 роках відповідно [44]. На жаль, навіть через два роки ціна акцій не змогла повернутися до попереднього рівня, як це було до пандемії COVID-19. Круїзна індустрія являється однією з найбільш постраждалих сфер туризму, через це вона це досі не може оговтатися від пандемії COVID-19.

Також варто зазначити, що туристи та відповідно круїзні компанії зіткнулися із ще однією проблемою – доставка туристів до місця призначення. Після того, як на судні були зафіксовані випадки зараження COVID-19 і воно було відправлене на карантин у будь-якій точці, незважаючи чи це просто посеред моря, або у порті, пасажирів та екіпаж мали відбутися його і не мали право покидати територію судна [45]. Але після того, як карантин завершився і пасажирів отримали дозвіл покинути судно, постало питання їх транспортування додому, тому що на суднах знаходилися туристи з різних країн світу. Всі види сполучення між країнами, у зв'язку із COVID-19, були призупинені, тому туристи опинилися у чужих країнах на невизначений термін. Тому круїзні компанії взяли на себе зобов'язання покрити їхні витрати на житло та проживання, що також мало негативний вплив на фінансову складову компаній.

Круїзний туризм майже повністю відновив свою діяльність в Сполучених Штатах Америки (США), а саме в круїзних регіонах Маямі та Південної Флориди. Порт Маямі являється найбільш завантаженим круїзним портом у світі, а Південна Флорида виступає центром провідних круїзних компаній, де працювало більше 10 000 співробітників [6]. Відновлення круїзної галузі в США було здійснено завдяки активній

підтримці Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA), найбільшої торгової асоціації круїзної індустрії, заснованої у 1975 році та знаходиться у Вашингтоні, США, а також Американського Товариства Туристичних Агентств (ASTA), створеного у 1931 році як галузевої асоціації США, яке наразі є найбільшою міжнародною асоціацією в туризмі, налічує понад 26 тисяч туристичних фірм, готелів, корпорацій, авіакомпаній та інших туристичних організацій і фірм у 140 країнах [5].

## **2.2 Круїзний туризм в Україні під час COVID-19**

Звернемо увагу, що морські ресурси України представлені прибережними зонами двох морів: Чорного та Азовського. Існує низка факторів, що сприяє організації рекреаційної діяльності, а саме: невелика глибина та комфортні літні температури. Особливо перспективним районом для активного водного відпочинку являється долина Південного Бугу [16].

Зазначимо, що Україна має великий потенціал у галузі морського туризму, але наразі дана галузь ще знаходиться у процесі формування. Особливістю сучасного ринку круїзного туризму в Україні є відсутність попиту, а як відомо саме попит породжує пропозицію. Ще один фактор, що сповільнює розвиток даної галузі - це відсутність програми розвитку транзитно-транспортної складової морського круїзного бізнесу. На даний час майже всі українські туристи активно використовують та подорожують завдяки європейським круїзам, що запропоновані світовими круїзними компаніями [15].

На жаль, розвиток морського туризму у Криму був зупинений внаслідок анексії Кримського півострову, так як більшість портів, які відповідали усім стандартам, що забезпечують розвиток круїзного туризму, потрапили під контроль іншої країни. Дана подія призвела до скасування рейсів навесні 2014 року круїзних лайнерів таких компаній, як

«Oceania Cruises», «Azamara», «Windstar Cruises», «Regent Seven Seas Cruises» [16].

У 2016 році прогнозували збільшення кількості суден, що мали зайти у порти приблизно на 20%, проте цього не відбулося і спостерігався надзвичайно низький рівень активності у порівнянні з попередніми роками. Однак, у жовтні 2019 року, круїзний лайнер «Амера» зайшов в Одеський морський порт вперше за кілька років перерви. Круїзний лайнер «Амера» слідував за масштабним маршрутом по Середземному і Чорному морю, вихід лайнера відбувся з французького міста Ніцци. Цей лайнер може вміщувати більше 800 пасажирів, а екіпаж складає 443 осіб [22].

У "Стратегії соціально-економічного розвитку м. Одеси до 2020 р." було зазначено, що основним потенційним завданням є ефективне використання транспортно-транзитного потенціалу міста. Але, на жаль, в дійсності більшість із поставлених цілей не були виконані. Важливо зазначити, що в систему організаційного забезпечення круїзної індустрії залучені як державні підприємства і організації, так і недержавні структури, що включають громадські некомерційні організації [29]. Як було вказано вище, успішний розвиток круїзного туризму залежить, насамперед від ефективної діяльності підприємств і організацій, що беруть участь у забезпеченні організації круїзних подорожей для потенційних туристів.

Кабінетом Міністрів та із залученням Міністерства інфраструктури України було введено новий порядок розрахунку портових зборів для іноземних круїзних суден, це зробили після того, як було проведено аналіз державних тарифів на портових зборів у різних країнах світу [29]. Окрім цього, для залучення більшості учасників круїзних подорожей була введена система сезонних знижок, тому у період з 15 листопада по 15 березня діє знижка на портові збори у розмірі 50% для всіх круїзних суден, що заходять в українські порти, а також знижка 20% для всіх круїзних суден, що заходять в Одеський порт.

Для розвитку круїзної індустрії в Україні були проведені ще деякі заходи, що були запроваджені державними органами влади з метою підвищення конкурентоспроможності тарифів та збільшення кількості заходів круїзних лайнерів до українських портів. Ці заходи включали скасування корабельного збору для круїзних компаній, які здійснили більше двох заходів до порту протягом року, окрім цього було прийнято позитивні рішення, що сприяли спрощенню проходження митного кордону для пасажирів та екіпажів іноземних круїзних суден при перетині державного кордону, а ще важливою складовою стало запровадження безвізового режиму для круїзних транзитних туристів [30].

На сьогоднішній день, український річковий круїзний флот складає 8 суден, загальна місткість усіх суден становить 1618 місць. Варто зазначити, що круїзний туристичний продукт внутрішніх річкових круїзів в Україні формують дві компанії - круїзна судноплавна компанія "Червона рута" на річці Дніпро та департамент "УДПпасфлот" на річці Дунай компанії "Українське дунайське пароплавство" (УДП) [16].

В Україні протягом тривалого часу не було уніфікованого визначення морегосподарської діяльності, що було б закріплене у законодавчій базі. Проте в 2009 році в "Морській доктрині України на період до 2035 року" з'явилося поняття "морська господарська діяльність", яка визначена як "процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського та Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану" [31].

Відповідно до проведених досліджень щодо потенціалу круїзного ринку України, варто вказати, що річкові пасажирські перевезення, на відміну від морських, мають позитивну динаміку зростання кількості пасажирів протягом 2017-2020 років, але у 2020 році вже відслідковується зменшення загальної кількості пасажирів, зокрема кількість пасажирів

зменшилася вдвічі, з 669 тис у 2019 році до 310 тис у 2020 році, показники зображені у таблиці 2.3.

Початок пандемії COVID-19 спричинив закриття кордонів, що у результаті призвело до зростання ставок оплати за кредитами та введення значних податків, що перевищують рівень, що стягувався з власників суден в інших країнах. Ці фактори і стали результатом скорочення річкового флоту, його фізичного зносу та припинення розвитку водного туризму взагалі [28].

*Таблиця 2.3*

Динаміка перевезення пасажирів річковим транспортом України у 2017-2020 рр. (осіб)

Вид транспорту	Вид сполучення	2017	2018	2019	2020
Річковий	Міжнародне	11 тис.	15 тис.	15 тис.	0
	Внутрішнє	552 тис.	581 тис.	575 тис.	275 тис.

Джерело: [29]

Одним з найважливіших заходів, що пов'язаний з водним туризмом в результаті кризи під час пандемії COVID-19, була розробка та запровадження санітарних протоколів та норм, які стали важливою та необхідною передумовою для подальшого відновлення та діяльності круїзної індустрії. Санітарні протоколи або ж протоколи безпеки, це документи, що містять чіткі кроки та рекомендації, щодо регуляції санітарних вимоги на об'єктах даного виду туризму з метою забезпечення безпеки гостей та екіпажу від зараження. Всесвітня туристична організація (UNWTO) розробила протоколи безпеки для різних галузей туризму, а також окремі протоколи для закладів розміщення та харчування [36].

Варто зазначити, що Україна має значний природно-ресурсний та соціально-економічний потенціал для морської господарської діяльності, головним фактором є те, що країна є морською державою і має кордони з

Чорним та Азовським морями, а також прямий вихід до Середземного моря [30].

Низка чинників спричинила негативний вплив на розвиток морського туризму в Україні, що призвело до стагнації суднобудівної галузі. Україна має високий суднобудівний потенціал України, проте лише кілька компаній, а саме: Чорноморський суднобудівний завод (м. Миколаїв), ДП "Суднобудівний завод ім. 61 Комунарів" (м. Миколаїв), Херсонський суднобудівний завод (м. Херсон) були діючими до 2022 року. Але варто зауважити, що майже всі ці компанії виконують замовлення іноземних компаній, а саме виробляють деталі та запчастини [16]. Саме через високу вартість будівництва нових суден змушує власників круїзних бізнесів в Україні шукати іноземних партнерів для спільних інвестицій у розвиток суднобудівної галузі.

Станом на 2014 рік обслуговування круїзних турів в Україні здійснювали дві компанії - акціонерне товариство «Українське дунайське пароплавство» (УДП) та ТОВ «Круїзна компанія «Червона рута». «Українське дунайське пароплавство» та «Червона рута» оперували різними маршрутами, охоплюючи основні водні шляхи країни вздовж ріки Дунай та ріки Дніпро з виходом до Чорного моря [26].

Звернемо увагу, що головний офіс компанії «Червона рута» самостійно розробляє круїзний туристичний продукт, що включає розробку маршрутів, забезпечення організаційно-технічних заходів та складання круїзної програми на борту, окрім цього компанія самостійно укладає угоди щодо надання послуг екскурсійних агентств у портах [34]. Пасажирами круїзних турів судноплавної компанії «Червона рута» являються громадяни Німеччини, Франції, Іспанії, США, Канади, Швейцарії, України, цікавим є те, що кількість українців не перевищує 5% від загальної кількості. За весь час своєї діяльності компанія обслуговувала резидентів з 41 країни світу. Основними круїзними лініями компанії є Київ – Канів – Кременчук – Запоріжжя – Херсон – Одеса, Одеса – Херсон –

Запоріжжя – Кременчук – Канів – Київ, Київ – Миколаїв, Миколаїв – Київ  
У 2018 році компанією було організовано один круїз, проте у 2019 році судна цієї компанії здійснили вже п'ять круїзів.

Звернемо увагу, що заходи іноземних пасажирських суден в Одеський порт були призупинені в 2016 році через загострення ситуації, зокрема у Чорноморському регіоні. За статистичними даними, можна сказати, що за п'ять років у порту було здійснено дві швартовні операції: у червні 2017 року в порт прибув лайнер Island Sky і мав 104 туристи на борту та у жовтні 2019 року прибув теплохід «Амега» із понад 700 туристів на борту, що був пришвартований в Одеському морському порту. На сезон 2022 року було зафіксована та прийнята 31 заявка щодо відвідування Одеси круїзними лайнерами [27]. Але ці судна не змогли зайти до Одеського порту через те, що російська федерація розпочалася повномасштабне вторгнення у лютому 2022 року.

На сьогодні, круїзний туризм в Україні зазнає значних труднощів і цьому сприяє кілька факторів. Внаслідок російської агресії та анексії Кримського півострову порти, що знаходяться на окупованій території не можуть бути використані для круїзного туризму з 2014 року. З грудня 2014 року компаніям Європейського Союзу було заборонено надавати туристичні послуги в Криму та Севастополі, тому круїзні судна не можуть заходити в порти Севастополя, Керчі, Ялти, Феодосії, Євпаторії та інших портів Криму [26].

Зазначимо, що міжнародні пасажирські перевезення річковим транспортом здійснюються наразі у двох місцях – це Одеська область та м. Київ. Наприклад, у 2016 році Одеський пасажирський термінал прийняв лише п'ять суден, що є критичним мінімумом, так як, ця кількість навіть менше, аніж під час кризового 1997 року.

Також одним із важливих факторів, що призупинили розвиток та діяльність круїзної індустрії в Україні являється пандемія COVID-19, яка триває вже більше 2 років, а круїзний туризм досі не може оговтатися від її

наслідків. Пандемія стала неочікуваною та новою проблемою у шляху розвитку та діяльності всіх видів туризму та економіки України взагалі. У зв'язку із суворими обмеженням через пандемію деякі туристи підприємства були змушені закрити свої двері, що призвело до значного зменшення кількості туристів, що в свою чергу відображається на туристичних пропозиціях країни. Зрозуміло, що це і зупинило діяльності круїзних суден, які були змушені припинити роботу через швидше поширення вірусу. Порти були закриті, як для виходу, так і для входу, деякі пасажери застрягли у морях [36].

Проте у 2020 році до Одеського морського порту пришвартувався перший з початку масштабної пандемії COVID-19 круїзний лайнер - Sea Dream II. Варто зазначити, що перед тим, як зайти до порту адміністрацією Одеського порту та ДУ «Лабораторний центр МОЗ на водному транспорті» було розроблено низку заходів, що включав «План заходів щодо епідемічної безпеки при обслуговуванні круїзних суден». Він був запроваджений для гарантування безпеки пасажирів і членів екіпажу пасажирських лайнерів від інфікування COVID-19. Судно доставило до Одеси близько 60 туристів, що переважно були громадянами України, Сполучених Штатів Америки і Канади.

Лайнер здійснює круїз між портами Середземного і Чорного морів, стартуючи свій маршрут з Афін. Попереднім портом заходу до Одеси була Констанца (Румунія). 29 вересня судно вирушило до Варни (Болгарія). Корабель був на 50% заповнений туристами.

## **Висновки до розділу 2**

Отже, проаналізувавши вплив пандемії COVID-19 на круїзний туризм у світі та Україні можна сказати, що у світовій круїзній індустрії було відчутно великий та негативний вплив глобальної пандемії COVID-19, яка призвела до масових відмін та затримок рейсів, від цього постраждало мільйони круїзних пасажирів. Високий рівень зараження

серед екіпажу та пасажирів у замкнутому середовищі на борту суден та негативне висвітлення у ЗМІ додатково поглибили кризу в круїзній індустрії.

З'ясовано, що COVID-19 активно поширювався світом і мав важливий вплив на світову економіку та круїзну індустрію, яка стикнулася зі складними проблемами. З середини березня до вересня 2020 року відбулося тимчасове призупинення круїзної індустрії, що і спричинило глобальні економічні збитки на рівні 77 млрд доларів США, окрім цього відбулося і втрата робочих місць у розмірі 518 тис. Коли стали відомі випадки інфікування COVID-19 на круїзних лайнерах, таких як «Diamond Princess», «Costa Serena», «MS Westerdam» і «Grand Princess», майже всі круїзні компанії почали приймати різноманітні заходи та міри. Встановлено, що на початку пандемії кожна з компаній самостійно визначала заходи безпеки, тому і результати різнилися.

Щодо круїзної індустрії в Україні, то варто зазначити, що вона зазнала значних втрат ще до початку пандемії COVID-19, а ще у 2014 році внаслідок російської агресії та анексії Кримського півострова, вже тоді всі порти припинили свою діяльність, а судна країн Європейського Союзу не заходили до портів тимчасово окупованого Кримського півострова. Проте залишалася незначна кількість діючих портів на півдні України, але пандемія внесла свої зміни і ці порти також тимчасово призупинили свою роботу. На 2022 рік було зареєстровано кілька заяв щодо заходу іноземних лайнерів до Одеського порту, проте у зв'язку з повномасштабним вторгненням росії на територію України всі рейси були скасовані.

Круїзний туризм набирав обертів до 2019 року, проте пандемія COVID-19 становила серйозну загрозу здоров'ю та безпеці тисяч круїзних туристів. Одна з найбільш серйозних загроз - це відмова від прийому круїзних суден, що стала причиною небезпеки для здоров'я пасажирів. Крім того, деякі прибережні держави закривали свої кордони, не допускаючи пасажирів на свою територію у разі виявлення випадків

COVID-19 на борту судна. За даними офіційних та неофіційних джерел станом на жовтень 2020 року було зафіксовано 3908 підтверджених випадків COVID-19 і 111 підтверджених випадків смертей. Загалом було виявлено інфікованих щонайменше на 124 круїзних суднах, включаючи найвідоміші компанії цієї індустрії: Carnival Corporation, Royal Caribbean і Norwegian Cruise Line, яким належало 80% пасажиропотоку у цій галузі. Саме ці круїзні компанії зазнали найбільших економічних невдач через пандемію, коли ціни на їхні акції різко впали в першому кварталі 2020 року.

Попри високі показники вакцинації серед пасажирів і членів екіпажу: у період з червня по жовтень 2021 року в США було зареєстровано ще 1359 підтверджених випадків COVID-19. Важливе значення у відновленні круїзної індустрії та повернення довіри туристів відіграють протоколи безпеки та санітарії, що допомогли зменшити відсоток зараження та забезпечити відновлення своєї діяльності. У регіонах Європи та Азії була розроблена низка нових протоколів охорони здоров'я та безпеки, а сертифікати авторитетних організацій підтверджують безпеку круїзного туризму щодо інфекційних захворювань. Глобальні круїзні компанії співпрацювали з національними органами охорони здоров'я, щоб відновити свою діяльність в умовах COVID-19.

## **РОЗДІЛ 3. ШЛЯХИ ВІДНОВЛЕННЯ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ У ПОСТКОВІДНИЙ ПЕРІОД**

### **3.1. Відкладений попит та його вплив на відродження круїзного туризму у постковідний період**

До пандемії COVID-19 сегмент подорожей та туризму становив 10% від світового ВВП та надавав понад 320 мільйонів робочих місць у всьому світі, що робило їх одним із найважливіших секторів світової економіки. У 2019 році світовий туризм мав потужну тенденцію до зростання. За даними Всесвітньої Туристичної Організації (UNWTO), загальна кількість міжнародних туристичних прибутків складала близько 1,5 мільярда людей, що на 4% більше у порівнянні із 2018 роком. Світовий туризм у 2019 році продемонстрував стійкість до економічних труднощів, торгових конфліктів і геополітичної невизначеності [59].

Провідним макрорегіоном у сегменті міжнародного туризму залишалась Європа з кількістю міжнародних туристичних прибуттів у розмірі 743 млн осіб, що на 4% більше, ніж у 2018 році. За попередніми оцінками, туризм у 2019 році став найбільшим сектором європейської економіки, який дозволив створити понад 27 мільйонів робочих місць і як результат отримати прибуток, який становив близько 9,5% від усього ВВП Європейського Союзу [60]. Згідно з даними Європейської комісії, тільки в 2019 році до європейських країн прибуло близько 710 мільйонів міжнародних туристів, що забезпечило дохід у розмірі понад 500 млрд євро.

Азія та Тихоокеанський макрорегіон поступались Європі але не відставали у кількості міжнародних туристичних прибуттів які досягнули відмітки у понад 387 млн, що на 5% більше. За оцінками різних джерел, туризм став найбільш швидкозростаючим сегментом економіки макрорегіону, забезпечивши 10,4% від усього ВВП Тихоокеанського регіону та створивши понад 160 мільйонів робочих місць [59].

Американський макрорегіон посів третє місце з 217 мільйонами міжнародних туристичних прибутків, що на 2% більше, ніж у 2018 році. Сектор туризму у 2019 році в Американському макрорегіоні зміг забезпечити 9% від усього ВВП регіону та створити понад 24 мільйони робочих місць (див. рис 3.1) .

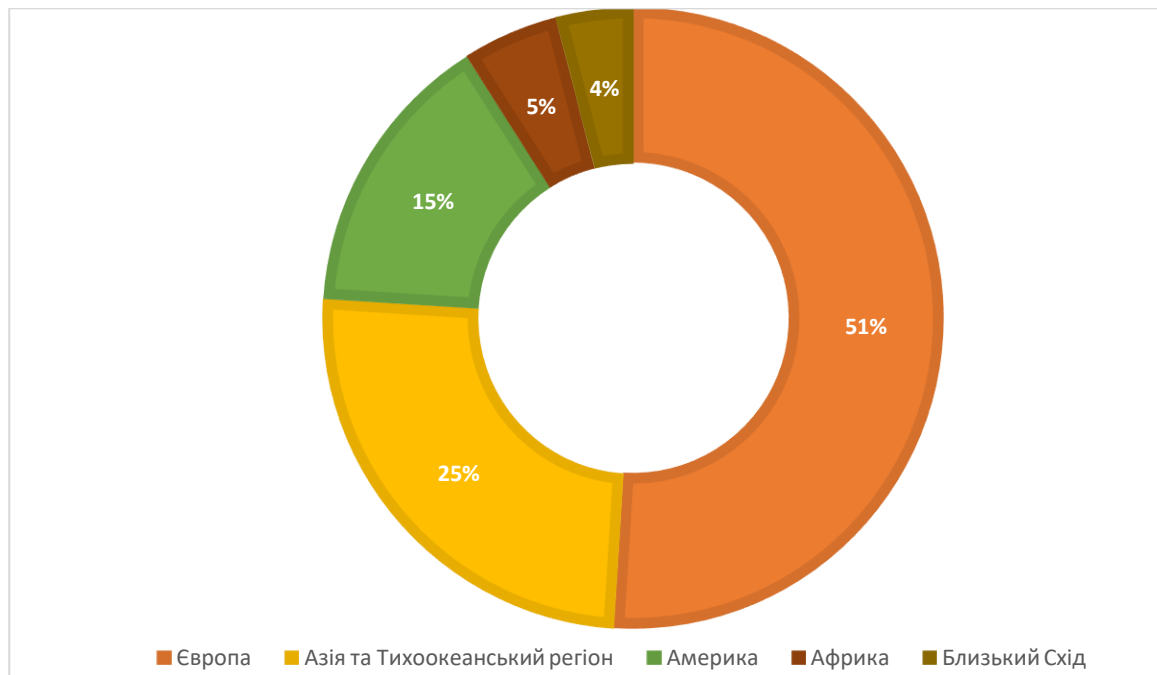


Рис. 3.1. Популярність туристичних макрорегіонів у 2019 році (за відсотком числа туристів, дані UNWTO)

Джерело: [60]

Що стосується сегменту круїзного туризму, то у 2019 році він був на піку свого зростання та розвитку. За даними Міжнародної асоціації круїзних ліній (CLIA), загальна кількість пасажирів, яка скористалась послугами круїзних подорожей, сягала понад 29,7 мільйонів туристів, а це на 6% більше аніж у 2018 році [59].

Крім того, у 2019 році було запущено декілька нових круїзних лайнерів, таких як Symphony of the Seas від Royal Caribbean та MSC Grandiosa від MSC Cruises. Круїзні лінії продовжували розвивати свої програми, що спрямовані на залучення різних груп пасажирів, включаючи сімейні подорожі, романтичні відпочинки, круїзи з музичним супроводом та інші. Круїзний туризм продовжував активно працювати над

зменшенням впливу своєї діяльності на довкілля. Наприклад, деякі круїзні лінії запроваджували енергозберігаючі технології та системи управління відходами, а також допомагали в охороні природних ресурсів в місцях, які вони відвідували.

Круїзний туризм в Україні у 2019 році продовжував знаходитись на початковому етапі свого розвитку у порівнянні з іншими країнами світу. Однак Україна завжди мала і має потенціал для розвитку круїзного туризму, оскільки має довгі морські узбережжя та порти, які можуть приймати круїзні судна. У 2019 році круїзний порт Одеса продовжував бути найбільшим портом України для прийому круїзних суден, а також у портах Херсон та Миколаїв також були проведені круїзні заходи [57].

У 2019 році кількість круїзних туристів, які прибули в Україну, становила близько 110 тисяч осіб, що є незначним показником порівняно з іншими країнами світу. Проте, у порівнянні з 2018 роком, кількість круїзних туристів, які відвідали Україну, зросла на 6%, що свідчить про певний ріст інтересу до круїзного туризму в Україні.

У 2019 році українські туроператори продовжували активно працювати над розвитком круїзного туризму та створенням нових маршрутів та пропозицій для туристів. Наприклад, українські туроператори запропонували круїзні тури по Дунаю та Дніпру, що стало новим напрямком для круїзного туризму в Україні [27].

На жаль, сектор туризму став одним з найбільше постраждалих від пандемії COVID-19. Це вплинуло на економіку, громадські послуги та можливості на всіх континентах. Пандемія COVID-19 негативно позначилася на всіх галузях, особливо на туризмі, де збитки обчислювались десятками мільярдів доларів лише на початку пандемії. Представники туристичної галузі стикнулись з серйозними проблемами [61]. Наприкінці 2020 року експерти ООН опублікували статистику щодо перспектив відновлення туристичної галузі через карантинну кризу, яка була невтішна. За даними Всесвітньої туристичної організації UNWTO,

збитки та втрати грошових надходжень від міжнародного туризму у період з початку 2020 до початку 2021 року становили близько 1,3 трлн доларів, а втрати від світового ВВП склали понад 2 трлн доларів. Згідно з прогнозами початку 2020 року, пандемія могла призвести до ризику втрати до 50 мільйонів робочих місць у секторі подорожей та туризму, однак останні джерела UNWTO збільшили цей показник вдвічі до 100-120 млн. Прогнози реального зростання туристичного сектору на рівні 2019 року давали припущення щодо 2023 року [45].

На початку 2020 року круїзний туризм став одним сегментів міжнародного туризму, який відчув колосальні втрати та наслідки на початку пандемії COVID-19. У березні 2020 року, через поширення вірусу, багато країн закривали свої кордони і обмежували прибуття суден. Це призвело до того, що більшість круїзних компаній припинили свою роботу, скасували або перенесли заплановані рейси, і деякі з них взагалі зупинилися.

Крім того, на борту круїзних суден виникли кластери заражень COVID-19, що спричинило смерть десятків людей. Це призвело до закриття багатьох портів і заборони виходу круїзних суден на море.

У підсумку, круїзний туризм зазнав значних втрат в результаті пандемії COVID-19, і більшість круїзних компаній втратили значну частину свого доходу. Під час пандемії COVID-19 круїзні компанії стикнулися з великою кількістю скасування та перенесень круїзів. З того моменту від початку пандемії багато країн почали поступово відновлювати свою туристичну інфраструктуру, однак круїзний туризм залишався певним чином обмеженим і піддавався жорсткому контролю з боку органів державної влади, туристичних та медичних організацій [37].

Перспективи розвитку круїзних послуг на туристичному ринку існують та обнадіюють. Є прогнози щодо зростання попиту на круїзні подорожі до 10,4% протягом прогнозованого періоду (2022-2029). На даному етапі розвитку круїзний туризм включає в себе широкий спектр

зручностей, які значно підвищують комфорт мандрівника і насолоду від подорожі морем [47]. Круїзний туризм поєднується з морськими курортами, конкуруючи з традиційними напрямками та пропонуючи туристам альтернативну форму відпочинку, що сприяє збільшенню частки ринку круїзного туризму.

Китай та Індія стали одними з провідних ринків круїзного туризму, а їхнє подальше зростання на світовому ринку очікується. США, завдяки довгій береговій лінії та доступу до різних портів у тропічному Карибському морі, продовжують очолювати галузь круїзного туризму. Аналіз ринку круїзного туризму дозволяє отримати глибокий огляд галузі, включаючи якісні та кількісні дані, прогнози та перспективи глобального ринку з урахуванням сегментації ринку [50]. Дослідження містить інформацію про розмір та зростання глобального ринку круїзного туризму, а також останні тенденції та прогнози до 2029 року, зокрема про очікуваний розвиток лідерів ринку, таких як США, Канада, Бразилія, Німеччина, Італія, Іспанія, Велика Британія та країни Європейського Союзу. Північноамериканський регіон очікується, що займатиме найбільшу частку світового ринку круїзного туризму протягом прогнозованого періоду, а ринки круїзного туризму в США та Канаді продовжуватимуть лідирувати. Очікується, що Європейський ринок круїзного туризму буде продовжувати займати впливову позицію у всьому світі протягом періоду 2023-2030 років [54].

Прогнозується, що до 2024 року продуктивність круїзних кораблів збільшиться на 16% в порівнянні з рівнем 2019 року. Після зупинки діяльності круїзної індустрії в березні 2020 року кількість замовлень на нові судна збільшиться до рекордного рівня. Незважаючи на затримки, пов'язані з пандемією, багато з цих кораблів будуть завершені і введені в експлуатацію у 2023-2024 роках. Хоча виведення круїзних суден з експлуатації частково компенсуватиме нове зростання потужності, очікується, що зростання пропозиції сповільниться у 2025 році [55]. У

середньостроковій перспективі круїзні компанії стикаються з ключовим вибором стосовно регіонального розгортання потужностей, з ризиком надлишку пропозиції на деяких ринках. Припускається, що найбільше збільшення потужностей відбудеться у 2023 році в Карибському басейні, Середземномор'ї та на Алясці [41].

Нові мегакораблі мають обмежені можливості для зворотних дзвінків, що вказує на необхідність тісної координації між портами та круїзними лініями для диверсифікації діяльності. Очікується, що 49% обороту мегасуден цього року відбуватиметься лише в п'яти портах. Потужність повинна зрости приблизно на чверть.

Економічне уповільнення триває, і багато розвинених економік перебувають у помірній рецесії у 2023 році, що може уповільнити відновлення попиту. Однак попит на подорожі наразі залишається стійким, оскільки відкладений попит і заощадження продовжують підтримувати активність [43].

Пропозиція може випереджати попит, створюючи тиск на рівень заповнюваності та ціни. Цикл зростання пропозиції означає, що круїзний сектор стикається не тільки з проблемою відновлення попиту на круїзи після пандемії серед досвідчених круїзних суден, але також має залучити значну кількість нових круїзних суден, щоб отримати нові можливості.

Нещодавня активність бронювань зменшила занепокоєння найближчим часом, показавши потужну траєкторію відновлення попиту. Це говорить про розвиток нового явища, яке називається відкладений попит. Іншими словами це вид певного попиту, який не був задовільнений з певних причин (у даному випадку під цю категорію підпадає пандемія COVID-19) і цей попит зарахували для споживача, який планує або вже придбав туристичний продукт, але не на зараз, а на перспективу. До того ж у клієнта таким чином вже сформовано конкретне уявлення про туристичний продукт і про те коли слід купувати товар [33].

Відкладений попит на подорожі має великий вплив на індустрію міжнародного та внутрішнього туризму в майбутніх роках і цей вплив буде тривати за прогнозами фахівців. Люди, які раніше не мали можливості подорожувати в інші країни з якихось причин, тепер зроблять це, коли пандемія закінчиться і кордони будуть відкриті [43].

Це підтверджується статистичними даними з опитування, проведеного світовою платформою з бронювання житла Booking.com, в якому взяли участь понад 24 тис. осіб з 31 країни. В опитуванні зазначається, що збільшився відсоток людей, які хочуть використати накопичені дні відпустки для подорожей. Хоча пандемія змусила багатьох людей скасувати свої подорожі, опитування показало, що 72% опитаних були готові відновити свої подорожі вже у 2022 році, якщо це буде доступно фінансово. Подорожі стали найпопулярнішим способом доглядати за собою, і опитування показують, що вони позитивно впливають на психічний та емоційний стан людей, особливо після того, як вони були змушені перебувати вдома під час пандемії і були позбавлені можливості відпочити і відволіктися від повсякденних справ [44].

Як результат багато людей оцінили ще більше можливість вийти з рутини. Подорожі є найкращим засобом виведення зі стану нервового стресу, оскільки вони дозволяють насолоджуватися свіжим повітрям, побачити нові місця, вивчити нові мови та скуштувати нові страви. Під час подорожей люди прагнуть повністю зануритися в іншу культуру та пережити нові враження. Було доведено, що нові та яскраві емоції діють на людський організм не гірше вітамінів. Тому подорожі стануть новим типом турботи людей про своє ментальне та фізичне здоров'я [37].

Фахівці індустрії туризму рекомендують споживачам планувати подорожі у ті напрями, куди вже сам турист і не сподівався потрапити, скуштувати нові страви, адже це незабутні враження, які допоможуть відчути радість життя. Пандемія COVID-19 показала, що свобода - це дійсно важливо для людства, тому ми ще більше цінуємо можливість

взаємодії з іншими людьми [40]. Платформи на кшталт ZOOM або Google Meet, не дають потрібного ефекту від спілкування, і як наслідок люди бажають знову зустрічатися та спілкуватися особисто. З цієї причини, 60% любителів подорожей висловлюють бажання знаходити нові знайомства під час своїх подорожей.

Україна також відчула вплив явища відкладеного попиту в туристичній галузі, яке є світовою тенденцією відновлення після пандемії. Це впливає на зовнішній, в'їзний та внутрішній туризм. Наприклад, у 2021 році виїзний туризм в Україні відзначив туристичний бум, що виник у зв'язку з відкладеним попитом на подорожі, який становив близько 10 млрд доларів. Це виявилось на популярних туристичних напрямках [36].

В круїзній галузі також існує поняття відкладеного попиту. Як правило, відкладений попит найкраще спостерігається у туристичних продуктах, який належить до сегменту зі стійким попитом. З початком вакцинації та зменшенням кількості випадків зараження COVID-19, попит на круїзні подорожі почав відновлюватись. Багато людей відчувають потребу у відпочинку та відвідуванні нових місць після тривалого періоду карантину та обмежень [36]. Круїзні компанії активно працюють над покращенням умов для пасажирів та забезпеченням безпеки на борту суден. Враховуючи обставини, що призвели до відновлення круїзних ліній на початку круїзного сезону у 2023 році була зареєстрована рекордна кількість нових бронювань на лайнери які як результат стали вагомим та сміливим кроком до заповнення запланованих рейсів.

З початком пандемії COVID-19 круїзні компанії призупинили свою діяльність, що призвело до збільшення відкладеного попиту на круїзні тури у майбутньому, після закінчення глобальної пандемії. Зазвичай, люди планують свої круїзні відпустки заздалегідь, що є основним явищем відкладеного попиту на круїзні тури [45]. Споживачі змогли забронювати круїз напередодні, враховуючи свої розклади та бюджети на майбутнє. Крім того, існує багато маркетингових стратегій, що спрямовані на

стимулювання відкладеного попиту на круїзи, такі як знижки на раннє бронювання, удосконалення туру та інші пропозиції, що можуть допомогти залучити більше клієнтів.

До того ж круїзні компанії у постковідний період почали створювати нові пропозиції та акції з метою стимулювання попиту на круїзи у майбутньому, такі як знижки на передоплату, вигідні умови скасування турів, розширені послуги та інші. Такі маркетингові стратегії можуть допомогти залучити більше клієнтів та збільшити попит на круїзні тури в майбутньому [36].

Явище відкладеного попиту у круїзному туризмі залишається актуальним з кількох причин. По-перше, круїзні компанії, так само як і інші сектори туристичної галузі, зазнали серйозних збитків під час пандемії COVID-19, коли були введені обмежувальні заходи і заборони на міжнародний рух. У зв'язку з цим, багато подорожуючих, які планували відпочинок на круїзах, відклали свої поїздки на майбутнє.

По-друге, відкладений попит у круїзному туризмі виникає також через складні процеси організації круїзів. Круїзні компанії не можуть легко і швидко змінювати маршрути своїх суден або розклади відправлень, тому туристи, які бажають подорожувати на конкретному круїзі, можуть бути змушені чекати на нього протягом довгого часу.

### **3.2. Напрямки відродження та проблеми розвитку круїзного туризму в Україні в умовах російської агресії**

Індустрія круїзного туризму та круїзного судноплавства виконує низку вагомих функцій щодо ефективного використання приморського розміщення виробничого і рекреаційного потенціалу морського господарського комплексу країни.

Припущення експертів та фахівців сфери туристичних подорожей, що Причорноморський регіон України має гідні показники природно-

рекреаційних умов які можуть призвести до подальшого розвитку сезонних круїзних подорожей. Ключовими питанням розвитку круїзного і морського туризму Північного Причорномор'я загалом є наступним – це пошук способів створення нового економічного простору, що базується на перевагах вільної торгівлі та спільному підприємстві [3].

Регіон Причорномор'я розташований в геополітичній мапі світу у центрі Євразії на перетині найперших та стародавніх комунікацій «з варяг в греки» та захід–схід, куди входив і Дунайсько-Чорноморський шлях. Цей регіон має потужний потенціал до розвитку найбільшої концентрації торгових портів в Східній Європі, для цього є практично усі важливі складові: наявність розвиненої інфраструктури та географічне розташування, яке тісно пов'язане із економічними та туристичними ринками Європи та Близького Сходу. Це має сприяти можливостям для інтеграції в морському секторі [19].

Однак тенденції функціонування сучасного морського туризму в Україні свідчать про те, що він практично не розвивається. Україна має значний транспортно-туристичний потенціал щодо розвитку круїзного та морського туризму, що може бути реалізований шляхом підтримки регуляторних органів. Проте державне регулювання не надає цьому напряму туризму належного значення і як наслідок потенціал країни у цій сфері лишається реалізованим лише на словах [29]. У зв'язку з тим, що в короткостроковій перспективі морський туризм орієнтований на обслуговування іноземних туристів, це сприятиме залученню коштів в іноземній валюті, розвитку експортного потенціалу. На думку практиків і науковців, розвиток яхтового туризму в Україні стримується, здебільшого, відсутністю ефективних інституційних умов його функціонування, зайвими бюрократичними процедурами, зокрема процедурами на захід до кожного порту, обмеженістю періоду виходу в море у залежності від сезону тощо.

Вирішальну роль в розвитку міжнародних транспортних систем, модернізації українського торгового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу держави повинна була зіграти Морська доктрина України. Відповідно до Морської доктрини України на період до 2035 р., основними завданнями державної морської політики є підтримка і розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави [31]. Серед завдань, що стоять перед органами державного врегулювання, є забезпечення на внутрішніх водах та територіальному морі України режиму судноплавства, який відповідатиме міжнародному морському праву та стандартам безпеки, збільшення рівня безпеки судноплавства на українських судах, ефективного виконання функцій морської адміністрації та інших державних функцій, передбачених міжнародними угодами України в галузі судноплавства; сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави та забезпечення пріоритетності розвитку морського господарства [29].

Планується реалізувати ці завдання шляхом економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, яка включає вивчення, розвідку, здобич, використання, збереження та відтворення природних ресурсів з метою забезпечення їх невиснажливого використання; торгове судноплавство, портову діяльність, суднобудівництво та судноремонт; сприяння розвитку морського туризму та інші заходи. Основна мета державної морської політики України в регіональному аспекті полягає у створенні сприятливих умов для стійкого та збалансованого соціально-економічного розвитку прибережних регіонів, які максимально використовують переваги їх географічного положення [35].

Якщо досліджувати туристичну діяльність круїзних подорожей в Україні то найактуальніші дані з джерел датуються аж 2014 роком, за

декілька місяців до окупації півострова Крим та територій Донецької та Луганської областей. Рейсовими перевезеннями пасажирів займалося й АТ «Судноплавна компанія «Укррічфлот» (АСК «Укррічфлот») за таким маршрутом: Київ – Чорне море, але з 2010 року компанія припинила пасажирські переведення причина зупинки діяльності став продаж останнього з п'яти круїзних теплоходів [34].

Послуги з круїзу на той момент надавали дві компанії – АТ «Українське дунайське пароплавство» та ТзОВ «Круїзна компанія «Червона рута». Компанії працювали на різних маршрутах вздовж основних водних шляхів країни: по річка Дніпро та Дунай заходом до Чорне море.

АТ «Українське дунайське пароплавство» є багатопрофільним перевізником, яке займалося реалізацією руху вантажів та пасажирів водними шляхами та комунікаціями України. До 2014 року «Українське дунайське пароплавство» забезпечувало близько 25% транспортної продукції на ділянці 2400 км від гирла р. Дунай до порту Кельхайм (Німеччина), а після відкриття системи каналів Рейн – Майн– Дунай судна могли здійснювати перевезення до портів Північного моря. Діяльність компанії полягала в модернізації та технічній підтримці круїзних теплоходів, комплектації їх штату кваліфікованими кадрами та підписанні контрактів на фрахтування на повний навігаційний період [34]. Зазначена політика вважається пасивною, оскільки підприємство самостійно не працює зі споживачами, не здійснює вибір маршрутів плавання та не формує загальну програму круїзу.

Компанія "Червона рута" як приймаюча сторона, пропонувала туристичні пакети, що продаються вітчизняними та іноземними партнерами. Продаж квот на розміщення здійснюється за рік до початку нового навігаційного сезону. Основними майданчиками для проведення переговорів та просування послуг були є міжнародні туристичні виставки

у Берліні (ITB Berlin) та Лондоні (World Travel Market), де надавалась можливість щодо укладання угод про співпрацю на 2-4 роки наперед [28].

Реалізація туристичних послуг квотами місць була найперспективнішим напрямом діяльності, оскільки від партнерів гарантувалось наповнення судна або сплата за його простій, який покривав частину експлуатаційних витрат.

Круїзна судноплавна компанія «Червона рута» спеціалізувалась на організації річкових круїзів та кейтерингу на борту різноманітних суден. Тобто компанія є спеціалізованим приватним підприємством на ринку круїзного туризму. Флот компанії складався з чотирьох 4-палубних теплоходів та одного 3-палубного судна, які пройшли реновацію та забезпечують роботу круїзних ліній річок Дніпро та Дніпро-Чорне море [25].

Питаннями самостійного форсування круїзного туристичного продукту займався головний офіс компанії. Робота полягала у розробці маршрутів з урахуванням лоцманського портового збору, плануванні організаційно-технічних заходів та круїзної програми на борту. Також укладались угоди про надання екскурсійних послуг у портах з агентствами, наприклад, з агентством «Транскруїз» УДП при організації екскурсій у дельту річки Дунай.

Контингент споживачів компанії "Червона рута" складався з клієнтської бази різних країн, таких як Німеччина, Франція, Іспанія, Сполучені Штати Америки, Канада, Швейцарія та Україна. Українці становлять менше 5% загальної кількості пасажирів на одній лінії, що означає, що середня кількість українців на борту не перевищує 1%. За весь період існування компанії було обслужено мешканців 41 країни світу. За словами керівництва, компанія займає 3,5% ринку в'їзного туризму в Україні [30]. Основні круїзні маршрути включають Київ – Канів – Кременчук – Запоріжжя – Херсон – Одеса, Одеса – Херсон – Запоріжжя – Кременчук – Канів – Київ, Київ – Миколаїв та Миколаїв – Київ. Компанія

проводить круїзи у тих регіонах країни, де існує необхідна інфраструктура для обслуговування суден.

Згідно останнього статистичного дослідження можна побачити, загальна кількість суден в Україні, придатних до експлуатації складає 179 одиниць, а 4,5% складає частка круїзного флоту. Якщо розглядати пасажиромісткість цих суден становить вона складає 1,618 тис. пасажиромісць або 5,7% від загальної пасажиромісткості [30].

Загалом Україна має потенційну можливість в плані розвитку круїзного туризму. На території країни було і є декілька портів, які мають потенціал для прийому круїзних суден. Серед них найголовнішим лишається Одеса - найбільший порт України, який регулярно приймає круїзні судна, зокрема з Європи та США. Також мають потенціал для розвитку круїзного туризму (морського та річкового) і регулярного прийому круїзних суден порти в таких містах, як: Южне, Чорноморськ, Херсон, Дніпро, Миколаїв [39].

Вибір порту для прийому круїзних суден залежить від багатьох факторів, таких як розташування, інфраструктура порту, розмір круїзного судна, популярність туристичного напрямку тощо.

Провідним регіоном для прийому круїзних суден був і Крим. Крим до періоду окупації території росією був одним із пріоритетних напрямів розвитку туризму та економіки. Крим, як туристичний регіон забезпечував як провідні екскурсійні напрями для туристів, що надавало можливість розширювати кількість робочих місць та і підіймав за рахунок цих факторів свій авторитет у міжнародній спільності.

На жаль, за 9 років окупації російськими загарбниками колись провідний центр розвитку туризму перетворився у занедбану територію, просочену військовими полігонами та знищенням природно-рекреаційних ресурсів Криму. Провідні туристичні компанії не бажаючи підпадати під світові санкції покинули півострів. Така ж доля спіткала і круїзний туризм. Через захоплення території півострова з загарбницькою метою та

побудовою військових баз круїзний туризм зупинив свою діяльність, як наслідок ні один круїзний лайнер не підпливав до території тимчасово окупованого Криму [29].

У 2020 році круїзний туризм в Україні майже повністю зупинився через пандемію COVID-19 та пов'язані з нею обмеження. Кілька компаній-операторів круїзів змогли провести обмежену кількість круїзів по Дніпру та Чорному морю на початку року до введення карантинних заходів, але згодом зупинилися.

У зв'язку з карантинном та обмеженнями на переміщення людей, круїзні компанії в Україні понесли значні втрати. Багато з них змушені були скасувати заплановані круїзи, повернути клієнтам кошти та скоротити штат працівників.

З 2021 року круїзний туризм почав поступово відновлюватись в Україні, проте з урахуванням певних заходів безпеки та обмежень. Кілька компаній-операторів планують проведення круїзів на Дніпрі та Чорному морі влітку та осінній період 2021 року [9].

І не встиг оговтатись круїзний туризм від пандемії, як перед Україною постала нова проблема, катастрофічного масштабу – повномасштабне вторгнення від 24 лютого 2022 року.

Українські порти Чорного та Азовського морів стали заблокованими через повномасштабну війну. Азовське море заблоковане повністю через окупацію російськими загарбниками значної території Донецької, Запорізької та Херсонської областей. І тепер країна-агресорка використовує акваторію Чорного та Азовського морів для мінування морів та спричинення масованих ракетних ударів по території України. Спорожніли причали, доки, перевалочні та митні майданчики - від 27 лютого урядом було закрито акваторії морів, а за два місяці було закрито повністю чотири порти, які залишилися на окупованих територіях: у Бердянську, Маріуполі, Скадовську і Херсоні.

Фактично з перших годин повномасштабного вторгнення судноплавство в українських прибережних водах стало небезпечним через атаки російських загарбників та мінування морів.

Таким чином біля причалів та на рейдах застрягли близько сотні вантажних кораблів з екіпажами українських та іноземних моряків. Найгірша доля стосовно екіпажів постала у Маріуполі, адже морякам евакуюватися наземним шляхом було просто неможливо.

У заблокованих портах на підконтрольній території України, а саме на території Одеської і Миколаївської областей і досі стоїть 70 суден, розповідає. Частина з цих суден було покинуто екіпажом. Більшість працівників портів були відправлені на вимушений простій, оскільки порти стали небезпечними. Це призвело до того, що самі порти залишилися безлюдними. Навіть акціонери мають проблеми з отриманням дозволу на візит до порту через суворий режим пропуску, і без чіткого пояснення причин їх не пускають.

Єдиними доступними портами залишались тільки дунайські: Ізмаїл, Рені та Усть-Дунайськ, проте їхня пропускна здатність в рази менша у порівнянні з одеськими та миколаївськими портами. За минулий рік через них пройшло до 5 млн тонн вантажів, але виникли проблеми зі забезпеченням потрібного обладнання для перевалки та належного стану підходів до причалів. Крім того, виявилось, що залізничні колії потребують відновлення, а баржі важко привести до ладу [7].

Усі вищеописані свідчення показують глобальний масштаб проблеми, який стосується і круїзного туризму загалом. Адже якщо порти пустують, акваторії морів заміновані, то і мови не буде йти про прибуття круїзних лайнерів у порти України.

Про відновлення круїзного туризму на найближче майбутнє теж годі казати. Питання безпеки як громадян України так і іноземців, які прибувають чи евакуюються з країни стоїть першочергово. Наразі Азовське море де-факто досі залишається підконтрольним загарбникам і

питання його повернення буде вирішено під час контрнаступу. І навіть після повернення територій України до кордонів 1991 року остаточно не вирішать питання. Адже на розмінування морів підуть роки. Тому першочерговими завданнями для України постають гарантії безпеки, звільнення усіх українських територій, повернення до кордонів 1991 року та подальше розмінування акваторій морів.

Якщо говорити про інші сфери економіки, окрім туризму, то тут важлива підтримка іноземних партнерів. Сусідні морські країни, передусім Румунія і Польща, готові допомогти українським експортерам з перевалкою вантажів. Румунія та Польща - сусідні морські країни, які готові надати допомогу українським експортерам щодо перевалки вантажів. У квітні 2022 року з румунського порту Констанц вийшло перше судно класу Rapatax з 70 тисячами тонн української кукурудзи. Проте, щодо проміжної логістики виникають проблеми. Наприклад, для перевезення залізної руди, яку завантажили в порту Південний на судно вантажопідйомністю 180 тисяч тонн, потрібно понад 2,5 тисячі залізничних вагонів. Незважаючи на всі зусилля "Укрзалізниці", вузькість залізничної колії української та європейської систем різниться, тому вагони додатково затримуються на кордоні під час перевантаження [59].

Протягом року повномасштабного вторгнення Європейська бізнес-асоціація як одне з найбільших в Україні лобістських об'єднань прагне від Ради Національної Безпеки та Оборони України разом із Міністерством Закордонних Справ неодноразово підняти питання національної безпеки та питання пов'язані із зерновими угодами шляхом важливості створення та ініціювання Організацією Об'єднаних Націй спеціальної зони, яка не буде підконтрольною ні одній із країн. Розмінування та безпеку судноплавства в ній мали б гарантувати сили ООН та країн Чорноморського басейну - це дало б змогу прокласти гуманітарні коридори, зокрема й для експорту зернових [60].

Ця ідея підтримувалась і Українським інститутом морського права та безпеки. Проте у цьому питанні постає велике і серйозне «але». У цьому питанні передбачається ухвалення рішення Радою Безпеки ООН, в яку входить росія і в якій ця країна-агресорка дозволяє собі незаконно та безпідставно користуватись правом вето. Тому на додачу необхідна реалізація поетапного механізму фактичного усунення РФ від голосування у Радбезі, а у перспективі і виключення самої РФ як з Ради Безпеки ООН так і з самої Організації Об'єднаних Націй. І важливо пам'ятати, що ні на які гарантії безпеки від росії не потрібно чекати.

### **3.3. Напрямки відродження круїзного туризму в Україні повійні**

Як було вже написано у цій роботі говорити про найближчі перспективи відродження та розвитку круїзного туризму України ще рано. Першими на черзі стоять питання безпеки громадян, гуманітарні питання щодо продовольства та експортування зерна, питання повернення окупованих територій України та повернення до кордонів 1991 року. А після завершення війни, після перемоги України стоятимуть ті самі питання щодо гарантії безпеки та питання розмінування акваторій морів та відновлення того, що зруйнувала росія.

Однак якщо враховувати що тематика дослідницької роботи стосується саме круїзного туризму, то можна хоча б умовно але дослідити та спрогнозувати можливі та перспективні напрямки відродження туризму саме у круїзній сфері.

У попередніх розділах вже було розглянуто водно-туристичний потенціал України. І було виявлено, що навіть не дивлячись на перешкоди та проблеми потенціал у країні у сфері круїзного туризму, подорожей та перевезень максимально потужний. Круїзний туризм має потенціал до активного розвитку як окремих маршрутів по морю чи по ріці, так і до розвитку маршрутів типу ріка-море (подорожі річкою Дніпро до Чорного

моря є тому приклад) за допомогою круїзних судноплавних компаній або туристичних компаній, які спеціалізуються конкретно на круїзних подорожах [3]. Також рекомендується включати до виду круїзних подорожей й лінійні паромні переправи та виокремити їх як новий туристичний продукт – міні-круїз. Однак фахівці стверджують, що доцільніше розглядати паромні переправи у першу чергу як лінійні перевезення, які займаються реалізацією транспортної функції, і лише потім функцією круїзної туристичної послуги.

На думку фахівців в галузі туризму найкращим регіоном для розвитку сезонного круїзного туризму вважається саме регіон Причорномор'я [21]. У цьому регіоні важливий пошук шляхів формування нового економічного простору з преференційним режимом вільної торгівлі і сумісного підприємництва. Це можливо завдяки вигідному географічному розташуванню, у якому зібрана найбільша концентрація торгових портів та морських шляхів на території Східної Європи. Тут відносно розвинена інфраструктура, близькість європейського і близькосхідного ринків створюють передумови для морегосподарської інтеграції».

Вирішальну роль в питаннях розвитку міжнародних транспортних систем, у питаннях модернізації українського торгово-промислового флоту, доданню нового формату економіки морегосподарського комплексу країни має зіграти Морська доктрина України, яка теж потребує розгляду та реформування [31]. Згідно з Морською доктриною України на період до 2035 року, основними цілями державної морської політики є забезпечення технологічного, екологічного та соціального розвитку морської промисловості з метою задоволення потреб українського суспільства, підвищення конкурентоздатності на міжнародному ринку та повного використання геополітичного потенціалу держави.

Головною метою державної морської політики України в регіональному плані має стати створення сприятливих та належних умов

для динамічного та збалансованого соціально-економічного розвитку приморських регіонів, а також повне використання їхнього географічного положення. З метою реалізації визначених пріоритетів розвитку, які передбачені Морською доктриною, ми було проведено дослідження стану круїзного сектору торговельного судноплавства та його перспективного розвитку в приморських регіонах України [31].

Лідерами у сегменті міжнародного круїзного ринку сьогодні постають три світові найбільші холдинги. Найбільший відсоток круїзного сегменту належить корпорації – Carnival Corp. – це близько 51% світового круїзного ринку. Найвідомішими бренди Carnival Corp. Виступають – Carnival Cruises Line (від 1972 року), Princess Cruises, Cunard, Holland America Line, Costa Cruises. Другу позицію посідає компанія Royal Caribbean, яка займає 23% світової ніші. До складу Royal Caribbean входять компанії Royal Caribbean, Celebrity Cruises і Azamara [53].

На третьому місці – італійський MSC - 10% круїзного сегменту. 16%, які залишились розподілились між низкою компаній: Gentling Group, Louis, Thomson і дрібнішими (див. рис 3.2).

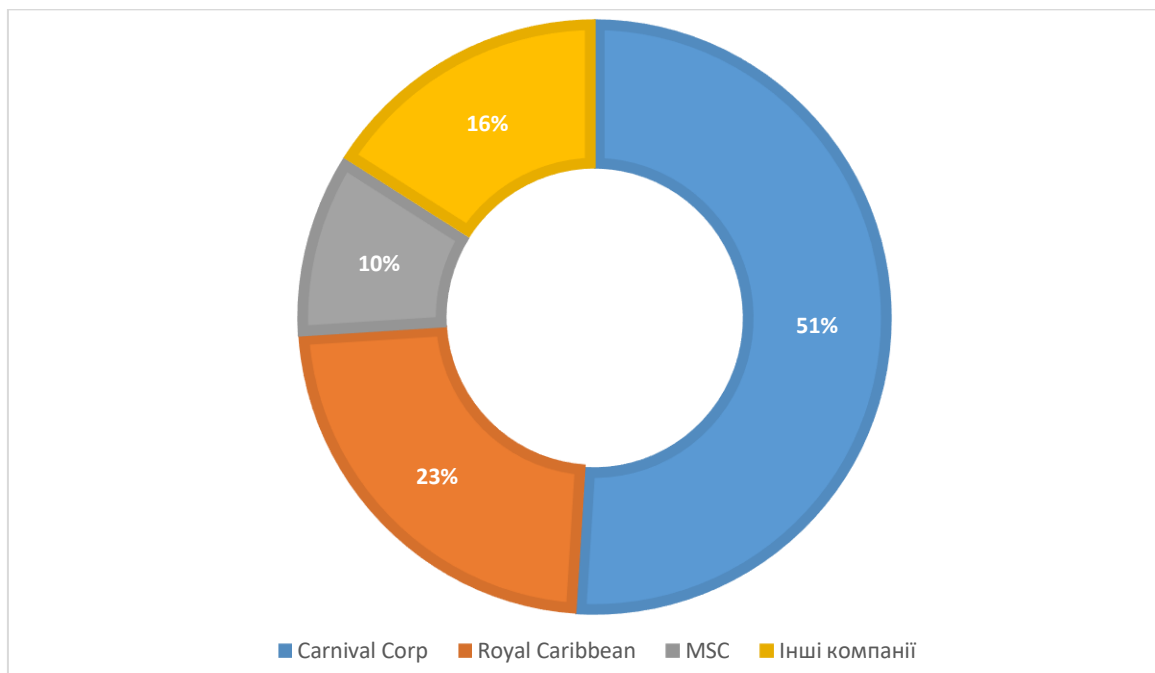


Рис. 3.2. Сегментування світового ринку круїзів (за компаніями) 2011 р.  
Джерело: [61]

Після розпаду СРСР, Україна стала власницею 30% торговельного флоту, 18 морських і 8 річкових портів, а також судноремонтних і суднобудівних заводів. У 80-х роках минулого століття на Кримсько-Кавказькій круїзній лінії за рік перевозилося від 2,1 до 2,5 млн пасажирів (з яких 10-12% були іноземні громадяни). Проте, у 2011 році лише до Одеської затоки прибуло 73 океанських круїзних лайнерів під іноземним прапором. До цього числа слід додати 122 суднозаходи круїзних морських і річкових судів типу «річка–море». Кількість пасажирів на цих судах, які прибули до Одеси, за даними порту, склала 122,6 тис. чол., що на 6 тис. більше, ніж в навігацію 2010 року [50].

Науковці Національного інституту стратегічних досліджень описали сучасний стан морської галузі України з огляду на глобальні тенденції. Несприятливі фактори призвели до значного скорочення українського флоту, в той час як світовий флот продовжував зростати. Згідно з даними UNCTAD, на початку 1993 року сукупний дедвейт торговельного флоту України становив 6 177 000 тонн (з урахуванням суден місткістю 100 і більш реєстрових тонн), і частка українського флоту в світовому торговельному флоті складала 0,9% (25-е місце в рейтингу найбільших морських країн світу). Проте, до 2010 року дедвейт українського флоту скоротився більш ніж у 5,8 рази, до 904 000 тонн, і Україна вже посідала 72-е місце в рейтингу [27].

Відомо, що боротьба за потенційних партнерів та споживачів є передумовою пошуку нових туристичних круїзних напрямів та нових ринків збуту власних послуг провідними світовими компаніями, які займаються круїзними подорожами по всьому світу. Більш ранні, проте як ніяк актуальні дослідження у сегменті міжнародних круїзних подорожей показали, що найпопулярнішим напрямом круїзних подорожей лишається регіон Середземномор'я, а основну частину клієнтської бази складають споживачі з Північної Америки та Європи [35]. У той же час частка круїзних подорожей по Чорному морю складає лише 1% від світового

круїзного сегменту проти 80% усього Середземномор'я. Звісно це пов'язано з відсутністю попиту на подорожі Чорним морем та відсутністю розвитку транзитно-транспортної програми розвитку вітчизняного круїзного флоту. Це вимусило українських споживачів перейти на користування туристичними послугами від світових та особливо європейських компаній. Одна в це же час спостерігався і збільшений потік іноземних туристів та круїзних судах, які прибували до українських портів [29]. Причиною таких потоків пояснювали тісноту у популярних круїзних напрямках зокрема у басейнах Середземноморського та Карибського морів. На додачу важливо розуміти, що споживач захоче освоїти нові туристичні напрями, адже в якийсь момент популярні напрями просто набриднуть. І саме тоді Чорному морю можна дати зелене світло для розвитку свого напрямку як круїзного.

Вже неодноразово було написано, що акваторія Чорного моря за рахунок ще малого попиту підходить для освоєння та розвитку свого напрямку як ніхто інший. До того ж Чорне море фактично залишається є частиною Середземноморського круїзного ринку [33].

Як результат за умови звільнення усіх окупованих територій та відновлення туристичної інфраструктури України у далекій перспективі за допомогою провідних західних компаній стане можливе відродження старих та відкриття нових круїзних напрямків. Завдяки цьому у провідних морських портах України таких як: Одеса, Феодосія, Севастополь, Ялта стане знову можливим прийом світових круїзних лайнерів.

Світовий досвід показує, що за останні декілька років більша перевага надається круїзним суднам на яких присутня велика пасажиромісткість. Пасажиромісткість судів, які експлуатуються дванадцятьма найбільшими круїзними операторами на європейських маршрутах, зросла з приблизно 2,78 мільйонів до 3,29 мільйонів місць за останній рік, що становить збільшення на 18,3%. Збільшення середньої пасажиромісткості флоту провідних круїзних операторів становить

серйозну проблему для українських портів та туроператорів, оскільки це вимагає структурних змін в розвитку портової та туристичної інфраструктури, зокрема збільшення автопарку екскурсійних автобусів та професійних гідів-перекладачів [59].

Варто додатково зазначити, що інфраструктура українських портів і досі не пристосована для прийому мегалайнерів. Винятком є лише Одеський морський порт, який може приймати судна завдовжки не менше 240 м з осіданням 8,5 м. Сама пропускна спроможність пасажирського терміналу Одеського порту складає до 4 млн осіб на рік [29]. Іншими словами Одеський морський порт здатен приймати до п'яти лайнерів одночасно. Тому крім доходів, які одержують власники об'єктів туристичної інфраструктури Криму і Одеси за обслуговування туристів, що сходять на берег, в перспективі, за умови підвищеного попиту на круїзи по акваторії Чорному моря буде спостерігатись як зростання інвестицій від провідних круїзних операторів так і зростання доходів у вітчизняних портів.

У сучасних умовах розвитку круїзної галузі як сектору світової індустрії туризму, морські порти стають активними учасниками великого та динамічного конкурентного середовища, що призводить до появи нових економічних відносин між портами та круїзними компаніями. Круїзний туризм стає важливим чинником регіонального розвитку транзитних територій [31]. З'являються нові підприємства та організації, які пов'язані з туристичною діяльністю, комерційним, інформаційним, фінансовим та іншими видами обслуговування круїзних судів та пасажирів на території, що знаходиться поруч з портами. В рамках таких процесів диверсифікується портова продукція та послуги для туристів, які виходять за межі порту в умовах трансформації економіки.

Для Причорноморських портів ускладнення структури організації прийому та обслуговування круїзів залишається викликом, який вимагає здатності щодо вступу до комерційних мереж круїзних операторів та

регіональних туристичних підприємств. Вони повинні перетворитися на міжнародний центр послуг і стати провідними складниками системи міжнародного круїзного туризму в регіоні та країні. У більшості країн, які мають вихід на морські і океанські шляхи, морські торговельні порти є провідними складниками морегосподарського комплексу, який працює ефективніше, ніж інші галузі національної економіки [35].

Досвід країн, які є одними з лідерів з розвитку круїзного туризму, зокрема Греція, Туреччина та країни Балтії і показує, що з метою розвитку ефективності роботи круїзних портів, зростання їхньої конкурентоздатності важливим залишається використання сучасних методів інтеграції із провідними міжнародними індустріями круїзних подорожей задля активізації усіх форм господарської діяльності у сфері круїзних послуг на території іноземних портів.

Глобалізаційні процеси, які збільшилися на рубежі століть, докорінно змінили роль морських регіонів у національних та світових економіках. Регіони як окремі територіальні соціально-економічні системи стають не лише суб'єктами національної економіки, але й вступають у світові конкурентні процеси. Рівень економічного та соціального розвитку регіонів формує основу для стійкого розвитку та конкурентоспроможності економіки країни в цілому. Це підтверджує досвід країн з сталими демократичними традиціями [26]. Кожен регіон намагається об'єктивно оцінити свої конкурентні позиції, задля розробки ефективних заходів для залучення інвестицій за допомогою соціально-економічних проектів та програм. В таких умовах хорошим доповненням має стати співпраця між регіонами Причорноморських країн СНД. Такі заходи повинні робитись в рамках регіональних політик національних держав. І як результат зайвим не буде і стимулювання торговельно-економічних зв'язків, які принесуть корисний досвід та науковий, культурний і гуманітарний обміни.

Цікавим є дослідження керівника консалтингової фірми «P. Wild International» Пітера Уайльда. За його оцінками один європейський турист,

коли виходить на берег в порту круїзного лайнеру, в середньому витрачає до 100 євро в день. За допомогою нескладних розрахунків можна порахувати, якщо б у порт Одеси зійшло на берег до 184 000 пасажирів, то дохід для міста за рахунок витрат туристів вийшов би в районі 18,4 млн €. Оцінки компанії "P. Wild International" показують, що такі інвестиції призводять до загальних доходів регіону близько 45,74 млн € щорічно завдяки туристичному споживанню послуг та товарів місцевих виробників [18].

Дослідження, які були проведені з метою визначення проблем розвитку круїзного туризму, підтверджують, що для успішної формування та розвитку круїзного ринку і морського туризму взагалі необхідний комплексний підхід до розвитку всіх складників круїзного судноплавства та відповідної туристичної інфраструктури. Основу концепції комплексного розвитку круїзного туризму в Причорноморських регіонах України складають інформаційний маркетинг, що зосереджується на виявленні потреб споживачів і якості круїзного продукту, та маркетинг баз даних, спрямований на створення та аналіз інформації про потенційних та реальних споживачів круїзів, їх характеристики та потреби [31].

Ефективність маркетингової стратегії та політики просування круїзних регіонів повинна визначатися виділенням цільових ринкових сегментів туристичного потоку та круїзних операторів, особливо це актуально для нових круїзних напрямків до морських портів України.

Україні важливо брати участь в становленні транспортних коридорів, які будуть здатні привернути увагу потенційних ділових пасажирів і та потенційних клієнтів-споживачів. Спільно з Польщею до початку військових дій розроблялась концепція транспортного коридору Гданьск–Одеса, який полягав у сходженні з Євро-Азіатським транспортним коридором (ЄАТК), який у перспективі повинен був розвиватись у формі сполучення між портами України і Грузії і далі аж до самого Азербайджану та Туркменістану [29]. Проте, Причорноморський регіон

України з відомих на це причин зараз отримував значно менше потенційно можливого доходу.

Результати досліджень проведених до початку повномасштабного вторгнення показали, можливість розвитку двох напрямів круїзного туризму в акваторії Чорного моря. Перша концепція – концепція відродження круїзного судноплавства, яка буде орієнтуватись суто на внутрішній національний ринок причорноморських країн або ринок пострадянського простору. Другий концепт – залучення іноземних туристів до причорноморських портів України з подальшим просуванням туристичного бренду Чорного моря на світовий круїзний ринок.

Система забезпечення розвитку круїзного туризму повинна бути заснована на засадах пов'язаних із використанням ефективних організаційно-правових та економічних інструментів. Наразі Україна має проблеми з цією системою, яка пов'язана просто з її відсутністю. Організаційно-правові інструменти повинні включати, першочергово, розробку відповідної нормативно-правової бази. Круїзний туризм вважається специфічним видом туризму, який заснований на засадах використання морських ресурсів. Тому цей сегмент необхідно розглядати в межах державного регулювання морегосподарського комплексу країни [31].

Державна політика щодо розвитку вітчизняного морського туризму має бути налаштована на створення сучасної інфраструктури, оскільки різні типи інфраструктури мають різний вплив на розвиток морського туризму в Україні.

Хоча перспективи розвитку морського туризму в Україні є великими, наразі не можливо досягти швидкого розвитку вітчизняного морського туризму, оскільки він є досить дорогим для виробників (насамперед для вітчизняних судноплавних компаній) та споживачів.

В Україні має бути розроблена концепція сталого розвитку туризму. Така концепція передбачає мінімізацію негативного впливу на розвиток

круїзного бізнесу, а також враховує механізми його стимулювання в межах туристичної сфери послуг.

Такий розвиток має бути заснований на стимулюванні суднозаходів іноземних круїзних лайнерів, модернізації інфраструктурних і туристичних об'єктів. Органам державного врегулювання необхідно розробити концепцію сталого розвитку туризму в Україні, яка передбачатиме мінімізацію негативного впливу на круїзний бізнес та стимулювання його розвитку у межах туристичної сфери послуг [29]. Основними принципами такого розвитку є стимулювання прибуття іноземних круїзних лайнерів, модернізація інфраструктури та туристичних об'єктів.

Державним органам управління, портам і підприємцям круїзного бізнесу необхідно забезпечити умови і шляхи щодо просування Причорноморського туристичного регіону на європейському ринку круїзного туризму, з огляду на проблеми, які мають бути розв'язані на сучасному етапі розвитку круїзного туризму в Україні. У зв'язку з міжнародною інтеграцією туристичного бізнесу, важливо враховувати підвищення ролі держави в становленні круїзного ринку для соціально-економічного розвитку Причорноморського регіону [31]. Розвиток круїзного туризму має важливе значення для туристичного іміджу українських морських міст, якості життя громадян і створення нових робочих місць. Державним органам влади варто звернути увагу на високий ступінь економічного розвитку круїзного судноплавства в світі. З цього приводу, головним завданням регіональних органів влади і бізнесу стає вибір сценарію відродження повномасштабного туристичного і транспортного морського комплексу України [28]. Крім того, конкуренція примушує круїзні порти Чорного моря створювати власний образ, оскільки світові круїзні компанії не розглядають Причорноморський регіон як окремий самостійний туристичний регіон, а лише в поєднанні з відомими туристичними центрами Середньоземномор'я і як продовження середньоземноморських круїзних маршрутів.

### Висновки до розділу 3

Популярність круїзів у світі зростає, і це призводить до того, що попит на круїзні послуги високий, а кількість доступних місць на круїзах обмежена. Це також може призвести до відкладеного попиту, коли туристи не можуть забронювати місце на бажаному круїзі через обмежену кількість місць або високу вартість. Було визначено, що відкладений попит у круїзній галузі є досить актуальною темою через негативний вплив пандемії COVID-19, проте круїзні компанії продовжують розвивати нові стратегії для залучення клієнтів та заповнення своїх кораблів у майбутньому.

Було зазначено, що круїзний туризм в Україні малорозвинений, однак потенціал присутній за рахунок вигідного географічного розташування з помірними природно-кліматичними та рекреаційними умовами. До 2014 року Автономна Республіка Крим мала потужний потенціал до розвитку туризму і круїзного також. Однак від початку російської окупації розвиток туризму на території Криму зупинився, а круїзний туризм взагалі припинив свою діяльність. До 2020 року деякі компанії на території України дійсно займались розвитком круїзного туризму в Україні однак більша частина компаній здебільше просто співпрацювала з іноземними партнерами. Також встановлено, що з початком повномасштабного вторгнення круїзний туризм взагалі зупинив свою діяльність з міркувань безпеки. Питання гарантії безпеки та укладання зернових угод для українського уряду стояли першочергово. Також важливо додати і про повну окупацію Азовського моря російськими загарбниками. Так як гарантія безпеки стоїть першочергово, то українському уряду важливо підіймати це питання у всіх можливих світових спільнотах та організаціях зокрема в Організації Об'єднаних Націй, де важливим ще постане питання виключення росії як країни-агресорки з усіх керуючих структур ООН.

Щодо питання відновлення круїзного туризму було визначено, що ще нескоро було вирішено дану проблему, адже часу на розмінування акваторій Чорного та Азовського морів потрібно дуже багато, проте головним та першочерговим завданням є звільнення усіх окупованих територій України, а вже потім розмінування на яке потрібно, можливо і декілька десятків років.

Таким чином, забезпечення розвитку круїзного туризму в Причорноморському регіоні України є важливим завданням для державних органів управління, портів та підприємців круїзного бізнесу. Для цього необхідно забезпечити не тільки відповідну інфраструктуру в портах, але і формування привабливого туристичного іміджу регіону, що буде конкурентоспроможним на європейському ринку круїзного туризму.

Досягнення успіху в цій галузі не тільки підвищить економічний розвиток Причорноморського регіону, але й позитивно вплине на якість життя місцевих жителів через створення нових робочих місць. Крім того, державні органи влади повинні звернути увагу на світовий потенціал круїзного туризму і врахувати його під час формування стратегії розвитку круїзного судноплавства в Україні. Для досягнення успіху у цій галузі, необхідно залучити державних та муніципальних органів влади, туристичних операторів та адміністрацію морських портів України до формування туристичного іміджу регіону. Тільки спільними зусиллями можна досягти значного прогресу в цій галузі і забезпечити сталий розвиток круїзного туризму в Україні.

## ВИСНОВКИ

У кваліфікаційній роботі проведено теоретичне дослідження та узагальнення важливої проблеми, а саме вплив та наслідки подолання пандемії COVID-19 у світі та Україні в індустрії круїзного туризму, а також розглянуто вплив російської агресії на розвиток круїзного туризму в Україні та розглянуто перспективи відновлення його діяльності повійні. Результати дослідження призвели до формування наступних висновків, що мають концептуальне, методологічне та науково-практичне спрямування.

По-перше, з'ясовано, що круїзний ринок активно функціонує переважно у трьох географічних регіонах - Європі, Північній Америці та Азії, і є одним з найшвидше розвиваючих секторів туристичної індустрії. Зафіксоване використання потужностей у розмірі вище 100% свідчить про інтенсивний розвиток цієї галузі.

Проаналізовано і визначено, що згідно з даними Всесвітньої Ради з Подорожей та Туризму станом на 2019 рік, круїзний сектор становить 10,3% світового ВВП та забезпечує роботою понад 330 мільйонів людей. А за даними Міжнародної асоціації круїзних ліній на 2018 рік, більше 28,5 мільйонів пасажирів вирушили в круїз, приносячи дохід приблизно 45,6 мільярдів доларів США для круїзної індустрії.

Встановлено, що круїзна подорож може бути охарактеризована як розкішний вид подорожі, що включає перебування на борту круїзного судна за системою "все включено" не менше 48 годин, під час якого пасажери слідкують за визначеним маршрутом, відвідуючи кілька портів або міст.

Круїзний туризм у XXI столітті визначається як один з найдинамічніших видів туризму. За останні 25 років цей вид туризму відзначається високими темпами зростання, до 9% на рік. У світі функціонує понад 150 круїзних компаній, розташованих в країнах, таких як Греція, Італія, Іспанія, США, Данія, Норвегія та інші. Серед них

найвідомішими є Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines.

Проаналізовано статистичні дані та встановлено, що кількість круїзних пасажирів з Північної Америки збільшилася з 5 млн у 1997 році до 14 млн у 2018 році, однак їх відсоток на загальному ринку зменшився з 73% до 50% протягом цього періоду.

Встановлено, що на всесвітньому ринку круїзів діє понад 50 круїзних ліній та понад 270 кораблів, проте, понад 70% ринку контролюється трьома провідними круїзними компаніями. За даними на 2018 рік, ці компанії заробили в цьому секторі 34,2 млрд доларів.

Досліджено, що круїзні компанії здобули широку популярність завдяки великому спектру послуг, які задовольняють різноманітні потреби різних груп споживачів, незалежно від їх бюджету та мети подорожі. Однак, для досягнення кінцевого результату, круїзні компанії щоденно працюють з складною економіко-технологічною системою, яка включає різні процеси формування та надання круїзних послуг. Серед цих процесів можна відзначити виникнення попиту на круїзні послуги, формування пропозиції, поєднання різних послуг в комплексні круїзні пакети та саме споживання послуг.

Визначено, що основні компоненти круїзних послуг включають перевезення, екскурсійні та пляжні послуги, а також послуги з розміщення та харчування. Однак, цей перелік послуг може змінюватися в залежності від типу круїзної поїздки, сезону та типу лайнера.

Було досліджено логістику круїзного туризму і встановлено, що управління логістикою та ланцюгами поставок є не менш важливою частиною операцій круїзних компаній, незважаючи на те, що вони майже не забезпечують організацію перевезень для пасажирів, що подорожують на круїзних лайнерах, як перед відправленням на круїзний лайнер, так і після закінчення круїзу.

Здійснено аналіз тенденцій розвитку сучасного морського туризму в Україні та встановлено, що він є досить обмежений, оскільки державні регуляторні органи надають обмежену підтримку суб'єктам господарювання. Це призводить до невикористання транспортно-туристичного потенціалу країни. Водночас, Україна має всі передумови для розвитку різних видів морського туризму, таких як круїзний, яхтовий, пляжний та інші.

Розглянуто та проаналізовано випадки зараження COVID-19 на круїзних суднах, один з найвідоміших випадків, що можна відзначити, це випадок з круїзним лайнером Diamond Princess, який відправився у плавання 20 січня 2020 року з Йокогами (Японія) з екіпажем, налічуючим 1045 осіб, та 2666 пасажирями на борту. Через тиждень один із туристів, який вийшов з судна в Гонконгу, отримав позитивний результат тесту на COVID-19, що призвело до повідомлення влади круїзній компанії про наявність небезпеки. Було встановлено, що станом на жовтень 2020 року на круїзних суднах було підтверджено близько 3900 випадків COVID-19, а кількість смертей складала 111 осіб.

З'ясовано, що на сьогодні вже створені та функціонують протоколи, що забезпечують зменшення зараження, а також ряд засобів, що сприяє мінімізації розповсюдження вірусу, зокрема Royal Caribbean разом з Healthy Sail Panel оприлюднили 74 рекомендації щодо профілактики захворювань на круїзних лайнерах з метою запобігання поширенню вірусу та зниження випадків COVID-19. Ці рекомендації включають найкращі практики збереження та захисту здоров'я пасажирів та екіпажу, такі як тестування, скринінг, вентиляція, планування та виконання заходів на випадок непередбачених ситуацій, а також планування напрямків та екскурсій з метою зменшення ризиків для екіпажу.

Проаналізовано і фінансову складову, а саме фінансові втрати, які понесли круїзні компанії під час пандемії COVID-19 встановлено, що з моменту припинення круїзної навігації в середині березня 2020 року,

круїзні компанії зазнали величезних втрат. Наприклад, Carnival Cruises понесла збитки в розмірі 10 мільярдів доларів США в 2020 році та 9 мільярдів доларів США в 2021 році. У свою чергу, Royal Caribbean втратила 5 мільярдів доларів США в 2020 році та 5 мільярдів доларів США в 2021 році. На міжнародних круїзах кількість пасажирів скоротилася на 23,904 млн (80,56%). У 2019 році кількість туристів склала 29,673 мільйонів, а у 2020 році лише 5,769 мільйонів.

Проведено аналіз операційних доходів трьох провідних круїзних компаній у світі в період з 2015 до 2019 років та встановлено, що вони були на рівні від 15,7 млрд до 20,8 млрд доларів США у Carnival Corporation & plc, від 8,3 млрд до 10,9 млрд доларів США у Royal Caribbean International та від 4,3 млрд до 6,4 млрд доларів США у Norwegian Cruise Line Holdings Ltd. При цьому, за цей період, кількість операційних доходів зросла відповідно на 32,53%, 31,95% і 48,73%.

Розглянуто та проаналізовано розвиток морського туризму в Криму і з'ясовано, що він припинений внаслідок анексії Кримського півострову, оскільки більшість портів, що відповідали вимогам для розвитку круїзного туризму, потрапили під контроль іншої країни. Ця подія призвела до відміни рейсів навесні 2014 року круїзних лайнерів таких компаній, як «Oceania Cruises», «Azamara», «Windstar Cruises», «Regent Seven Seas Cruises».

Було встановлено, що Кабінет Міністрів України, спільно з Міністерством інфраструктури, ввів новий порядок розрахунку портових зборів для іноземних круїзних суден після проведення аналізу державних тарифів на портові збори в різних країнах світу. Крім того, для залучення більшості учасників круїзних подорожей введена система сезонних знижок.

Визначено, що станом на 2014 рік обслуговування круїзних турів в Україні здійснювали дві компанії - акціонерне товариство «Українське дунайське пароплавство» (УДП) та ТОВ «Круїзна компанія «Червона

рута». «Українське дунайське пароплавство» та «Червона рута» оперували різними маршрутами, охоплюючи основні водні шляхи країни вздовж ріки Дунай та ріки Дніпро з виходом до Чорного моря.

Досліджено та встановлено, що Україна має потенціал для розвитку круїзного туризму, оскільки вона має довге морське узбережжя та порти, які можуть приймати круїзні судна. Проте, у 2019 році круїзний туризм в Україні продовжував бути на етапі початкового розвитку в порівнянні з іншими країнами світу. Незважаючи на це, кількість круїзних туристів, які відвідали Україну в 2019 році, зросла на 6% порівняно з 2018 роком, що свідчить про певний ріст інтересу до круїзного туризму в країні. Одеський круїзний порт залишався найбільшим в Україні для прийому круїзних суден, а також круїзні заходи проводилися в портах Херсона та Миколаєва. Кількість круїзних туристів, які прибули в Україну в 2019 році, склала близько 110 тисяч осіб, що залишається незначним показником порівняно з іншими країнами світу.

Розглянуто перспективи розвитку круїзних послуг на туристичному ринку і варто зазначити, що вони є обнадійливими, з прогнозами зростання попиту на круїзні подорожі до 10,4% протягом прогнозованого періоду (2022-2029). Саме завдяки початку вакцинації та зменшенню кількості випадків зараження COVID-19, попит на круїзні подорожі почав відновлюватись.

Визначено, що більшість круїзних компаній активно працюють над поліпшенням умов для пасажирів та забезпеченням безпеки на борту суден. Внаслідок цього, на початку круїзного сезону 2023 року, враховуючи обставини, була зареєстрована рекордна кількість нових бронювань на лайнери, що стало вагомим та сміливим кроком до заповнення запланованих рейсів.

Проаналізовано Морську доктрину України на період до 2035 року, і встановлено, що головними завданнями державної морської політики є підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному,

екологічному та соціальному рівнях, забезпечення задоволення потреб українського суспільства, підвищення конкурентоспроможності на світовому ринку та повне використання геополітичного потенціалу держави.

Визначено, що провідним регіоном для прийому круїзних суден, до періоду окупації території росією, був Крим. Крим був одним з пріоритетних напрямів розвитку туризму та економіки, як туристичний регіон, що забезпечував провідні екскурсійні напрями для відвідувачів, розширював кількість робочих місць і підвищував свій авторитет у міжнародній спільноті. У 2020 році круїзний туризм в Україні практично повністю припинився через пандемію COVID-19 та пов'язані з нею обмеження. Деякі круїзні компанії змогли провести обмежену кількість круїзів по Дніпру та Чорному морю на початку року, до введення карантинних заходів, але згодом зупинилися. З 2021 року круїзний туризм почав поступово відновлюватись в Україні, але з врахуванням встановлених заходів безпеки та обмежень. Кілька компаній-операторів планують проводити круїзи на Дніпрі та Чорному морі влітку та восени 2021 року.

З'ясовано, що у зв'язку з повномасштабною війною, українські порти на Чорному та Азовському морях стали недоступними. Азовське море було повністю заблоковане через окупацію значної території Донецької, Запорізької та Херсонської областей російськими загарбниками. Внаслідок цього, країна-агресор використовує акваторію Чорного та Азовського морів для мінування та здійснення масованих ракетних ударів на територію України.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Азар В.І. Економіка і організація туризму / В. і. Азар - М.: Економіка, 2002. 182 с.
2. Аксютін Л. Р. Організація морських перевезень. Одеса: Ламстар. 2000. 72 с.
3. Антоненко І.Я. Перспективні напрями розвитку ринку круїзного туризму / Антоненко І.Я. //Ефективна економіка. – 2018. – Вип. 15. – С. 28-31.
4. Антоненко І.Я. Формування інноваційного продукту круїзного туризму: монографія / І.Я. Антоненко, І.Л. Мельник. – К., 2016. – 246 с.
5. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: Навчальний посібник. – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с.
6. Відновлення круїзного туризму в США в Флориді і Майамі. URL: <https://4gates.com.ua/rus/news/239>.
7. Голубкова І.А. Проблема безпеки в круїзному судноплаванні / Голубкова І.А. // Економіка та управління національним господарством. Національний університет «Одеська морська академія». – 2019. – Вип. 39/1. – С. 5-10.
8. Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні [Текст] : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Нестерова Катерина Сергіївна ; НАН України, Ін-т проблем ринку та екон.-екол. дослідж. - Одеса, 2016
9. Державна служба статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
10. Зануда А. Коронавірус: скільки втрачає туризм. BBC News Україна. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/features-51870285>
11. Захаріна А.Г. Визначення сутності та особливостей круїзного туризму / А.Г. Захаріна // Держава та регіони Серія: Економіка та підприємництво. – 2013. – № 3 (72). – С. 39-43.

12. Зацепіна Н.О. Історія виникнення та сучасний стан круїзного туризму в світі / Зацепіна Н.О. // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – 2012. – Вип. XXXIV. – С. 233-234.
13. Карантин. Як світ рятує туристичну галузь. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3090351-karantin-ak-svit-ratue-turisticnu-galuz.html>
14. Кількість туристів, обслугованих туроператорами та турагентам. ДержСтат України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/tyr/tyr\\_u/potoki2006\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2007/tyr/tyr_u/potoki2006_u.htm).
15. Корнілова В.В., Корнілова Н.В. Сучасні тенденції розвитку круїзного ринку світу. Інвестиції: практика та досвід. 2018. № 5. с. 20–25
16. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка [Електронний ресурс] – Режим доступу: URL: <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
17. Круїзні лайнери повернуться до Одеси – очільник порту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/2752382-kruizni-lajneri-povernutsa-do-odesi-ocilnik-portu.html>.
18. Логунова Н. А. Major components of the cruise industry enterprises potential / Н. А. Логунова // матер. міжн. наук.-практ. конф. [«Методологія науки сьогодення»]. – Київ, 2013. – С. 13-15
19. Ляховська О. С. Круїзний туризм в Україні / О. С. Ляховська // Українська культура: минуле, сучасне, шляхи розвитку: Збірник наукових праць: наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. – № 17. – Т. 2. – С. 25-30.
20. Ляховська О.С. Круїзний туризм в Україні / О.С. Ляховська // Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету. – 2011. – Вип. 17. – Т. 2. – С. 25-30.
21. Ляховська О.С. Стан та перспективи розвитку круїзного туризму в Україні початку ХХІ століття / О.С. Ляховська // Наукові записки

Рівненського державного гуманітарного університету. – 2013. – Вип. 19. – Т. 2. – С. 29-33.

22. Мазоха К.А. Круїзний туризм та його стан в Україні / Мазоха К.А. // Географія та туризм. – 2018. – № 8. – С. 145-152

23. Марценюк Л.В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л.В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д., 2013. — Вип. 47. — С. 24-32.

24. Мельник И. Л. Інноваційні зміни на ринку круїзного туризму / И. Л. Мельник // Бізнес Інформ. – 2014.– №12. – С. 313-319

25. Міжнародн асоціація операторів круїзних ліній США. Cruise Lines International Association, CLIA. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.cruising.org>.

26. Міжнародна асоціація круїзних ліній. URL: <https://uk.ianstravels.com/54703-cruise-lines-international-association-3252153-66>

27. Морські та річкові круїзи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://uareferat.com/Морські\\_та\\_річкові\\_круїзи](http://uareferat.com/Морські_та_річкові_круїзи)

28. Москвіна Д.І. Морські круїзні подорожі: їх сутність та значення / Кафедра туризму і готельно-ресторанної справи ЧНУ ім. Богдана Хмельницького. Вісник. – 2015. – Вип. 1. – С. 116-120.

29. Нестерова К.С. Державна регуляторна політика сприяння розвитку морського туризму в Україні / К.С. Нестерова [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.impeer.od.ua/images/Dissertations/2016/Nesterova.pdf>; [http://www.rusnauka.com/10\\_NMIW\\_2015/Economics/15\\_190232.doc.htm](http://www.rusnauka.com/10_NMIW_2015/Economics/15_190232.doc.htm).

30. Нестерова К.С. Оцінка конкурентних переваг України у світовому морському туристичному бізнесі Економіка. Управління. Інновації. Випуск № 4 (19), 2016 с.

31. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307

[Електронний ресурс]. – Режим доступу:  
<http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/13072009/print>.

32. Смирнов І. Г. Логістика туризму : навч. посіб. / І. Г. Смирнов. – К. : Знання, 2009. – 444 с.

33. Смирнов І.Г. Логістика круїзного туризму як джерело конкурентної переваги на круїзному ринку / Економіка. Управління. Інновації. Випуск № 1 (13), 2015. - С. 126-145.

34. Статистика Дунайського судоходства в 2013-2014 гг. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:  
<http://www.danubecommission.org/uploads/doc/STATISTIC/Stat%2020132014%20RU.pdf>.

35. Стратегія розвитку морських портів України на період до 2038 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу:  
[www.uspa.gov.ua/investoram/perspektivnij-plan-rozvitku-galuzi-do-2038-roku](http://www.uspa.gov.ua/investoram/perspektivnij-plan-rozvitku-galuzi-do-2038-roku).

36. Таловір Ю.Ю., Смерічевська С. В. Стратегічне спрямування ланцюгів постачання туристичних послуг в Україні в умовах пандемії//Проблеми підготовки професійних кадрів по логістике в условиях глобальной конкурентной среды : ХУ МНПК (23-24 октября 2020). Сборник докладов. К.: НАУ, 2020, С351-355.

37. .Cruise Market. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.repositioncruises.com/cruise-market>. (дата звернення: 06.05.2020).

38. 2019 Cruise trends&industry outlook [Електронний ресурс] – Режим доступу:<https://www.cruising.org.au/Tenant/C0000003/00000001/CLIA/202019/20State/20of/20the/20Industry.pdf>

39. 2020 рік: Тривоги і надії круїзної індустрії Чорного моря. [Електроннийресурс]. – Режим доступу :  
<https://maritimebusinessnews.com.Ua/2020>

40. Brida J. G. The impacts of the cruise industry on tourism destinations / J.G. Brida, S.Z. Aguirre [Электронный ресурс]. – Режим доступа:<http://ssrn.com/abstract=1298403>
41. Caribbean Cruises Ltd. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.royalcaribbean.com>.
42. Compendium of Tourism Statistics, Data 2014 – 2018, 2020 Edition.[Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://www.eunwto.org/doi/book/10.18111/9789284421459> (дата звернения: 06.05.2020)
43. COVID-19 Travel Industry Research. U.S. Travel Association, 2020. URL: <https://www.ustravel.org/toolkit/covid-19-travel-industry-research>
44. COVID-19: Resources for Airlines & Air Transport Professionals. IATA, 2020. URL: <https://www.iata.org/en/programs/covid-19-resources-guidelines/>
45. Cruise Industry News Annual Report. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cruiseindustrynews.com/store/product/annual-reports/2018-2019-annual-report/>
46. Cruise Industry News Annual Report: [Electronic resource]. – URL:<https://www.cruiseindustrynews.com/annual-cruise-industry-report.html>
47. Cruise Lines International Association, Inc (CLIA) : [Electronic resource]. –URL: <http://www.cruising.org>
48. Global Travel: Data, Models, and Intelligence, Tourism Economics, 2020. URL: <https://www.tourismeconomics.com/>
49. Logunova N. Clustering as a modern form of cruise tourism organization in Ukraine/ N. Logunova // Present-day entrepreneurship: national problems and the international development experience. CA, USA, B&M Publishing. – 2013. – P. 45-52.
50. MSC World Cruise. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://msccruises.ru/voyagers-club/>.

51. Norwegian Cruise Line. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cruiseluxe.ru/kruiznye-kompanii/norwegian-cruise-line/>.
52. Princess Cruise Lines, Ltd. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.princess.com>.
53. Royal Caribbean Cruises Ltd. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rclcorporate.com>.
54. THE CRUISE INDUSTRY. A €34 Billion Partner in Europe's Economic Growth [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.irnresearch.com/files/4513/0224/9897/ECC-Report-20107-LR.pdf>
55. The European market potential for cruise tourism. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/cruise-tourism/>.
56. The Global Economic Contribution of Cruise Tourism 2017. CLIA: [Electronic resource]. – URL: [www.cruising.org/.../Global\\_Cruise\\_Impact\\_Analysis017.pdf](http://www.cruising.org/.../Global_Cruise_Impact_Analysis017.pdf)
57. The official site of Cruise Line International Organization (2019). URL: <http://www.cruising.org/> (дата звернення: 29.08.2020).
58. The official site of Cruise Line International Organization (2019). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cruising.org/>.
59. World Tourism Organization. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.unwto.org>.
60. World Travel Guide. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.worldtravelguide.net>.
61. WTTC (2020), «Safe Travels»: Global Protocols & Stamp for the New Normal. URL: <https://wtcc.org/COVID-19/Safe-Travels-Global-Protocols-Stamp>