

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ФІЗИЧНОГО ВИХОВАННЯ І СПОРТУ УКРАЇНИ
Факультет здоров'я, фізичного виховання та туризму
Кафедра туризму

на здобуття освітнього ступеня магістра
за спеціальністю 242 Туризм,
освітньою програмою «Туризмознавство»

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

**на тему «ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ НА
СВІТОВОМУ ТУРИСТИЧНОМУ РИНКУ»**

здобувача вищої освіти
другого (магістерського) рівня
Остапчука Вадима В'ячеславовича
Науковий керівник Фастовець О.О.
кандидат педагогічних наук, доцент
Рецензент Сокол Т.Г.
кандидат педагогічних наук, доцент
Рекомендовано до захисту на засіданні
кафедри (протокол № 4 від 3.12.2021 р.)
Завідувач кафедри Бабушко С.Р.
доктор педагогічних наук, професор

Київ-2021

АНОТАЦІЯ

Остапчук В.В. Тенденції розвитку круїзного туризму на світовому туристичному ринку. – Рукопис.

Випускна кваліфікаційна робота за спеціальністю 242 «Туризм», спеціалізації «Туризмологія». – Національний університет фізичного виховання і спорту України, Київ, 2021.

Випускна кваліфікаційна робота присвячено розробці теоретико-методологічних основ і практичних рекомендацій щодо стратегічного розвитку круїзного туризму. У роботі розкрито процеси розвитку круїзного туризму в сучасних економічних умовах. Досліджено специфіку функціонування круїзного туризму та особливості створення круїзного туристського продукту.

Ключові слова: туризм, стратегічний розвиток, круїзний туристський продукт.

ANNOTATION

Ostapchuk VV Trends in cruise tourism development in the world tourism market. - Manuscript.

Graduation qualification work in the specialty 242 "Tourism", specialization "Tourism". - National University of Physical Education and Sport of Ukraine, Kyiv, 2021.

The final qualifying work is devoted to the development of theoretical and methodological foundations and practical recommendations for the strategic development of cruise tourism. The paper reveals the processes of cruise tourism development in modern economic conditions. The specifics of the functioning of cruise tourism and the peculiarities of creating a cruise tourism product are studied.

Key words: tourism, strategic development, cruise tourist product.

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ.....	7
1.1. Поняття розвитку круїзного туризму.....	7
1.2. Особливості створення круїзного туристського продукту	18
1.3. Формування стратегічного потенціалу як основа розвитку круїзного туризму	30
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОЦІНИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ.....	40
2.1 Державне регулювання розвитку круїзного туризму в Україні.....	40
2.2 Тенденції та закономірності розвитку круїзного туризму.....	77
2.3. Оцінка діяльності центрів розвитку круїзного туризму	58
РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ	66
3.1 Конкурентні переваги круїзного туризму.....	66
3.2 Управління процесами стратегічного розвитку круїзного туризму.....	46
3.3 Формування стратегічного потенціалу як основа розвитку круїзного туризму	58
ВИСНОВКИ.....	98
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	104

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Реалізація довгострокових цілей сталого розвитку, досягнення бажаних результатів, оптимальність використання наявних ресурсів, подолання негативного впливу факторів нестабільного зовнішнього середовища визначаються обраним стратегічним курсом, покладеним в основу стратегічного управління як окремого підприємства, так і цілих комплексів, регіонів і країн. На сьогоднішній день формування державної політики в рекреаційно-курортній і туристській сферах базується на обраній стратегії, метою якої є придбання лідируючих позицій на світовому туристському ринку за рахунок створення конкурентоспроможного привабливого туристського продукту, що інтегрує в процесі свого розвитку практично всі галузі національної економіки.

Круїзний туризм є одним з найпопулярніших і швидкозростаючих сегментів міжнародного туристського ринку, що володіють значним інвестиційним потенціалом, виходячи з природних особливостей, постійно збільшується попиту і, як наслідок, економічних результатів, які досягаються в даному виді туризму. Тільки за останні допандемічні 5 років темп зростання прямих доходів від круїзного туризму в Європі склав більше 200 %, а кількість європейських туристів, що відправилися в Круїз, збільшилася на 4 млн. чол.; за прогнозами The Marine Institute саме круїзне судноплавство названо першим серед морських секторів з найбільш високим потенціалом розвитку на найближче століття.

Україна являє собою унікальний туристський об'єкт і має всі передумови для організації та розвитку круїзного туризму завдяки найбільшій протяжності морського узбережжя серед усіх чорноморських країн, сприятливому клімату, багатій історико-культурній спадщині, різноманіттю пам'яток. Однак, незважаючи на значний морський і туристський потенціал, результативність

функціонування круїзного туризму в Україні в десятки разів поступається загальносвітовому рівню розвитку, а обсяг морських пасажирських перевезень в країні становить не більше 3% від загального туристського пасажиропотоку.

Дана обставина актуалізує необхідність розробки комплексу заходів щодо забезпечення стратегічного розвитку круїзного туризму, реалізація яких сприятиме найбільш ефективному використанню ресурсного потенціалу країни, і забезпечить Україні статус успішної круїзної дестинації.

Дослідженням проблем функціонування та розвитку туризму присвячені роботи В. І. Азара, А. Ю. Александрової, М. Б. Біржакова, А. Н. Бузні, В. А. Василенко, П. В. Гудзя, В. Г. Гуляєва, В. А. Жукова, В. А. Квартальнова, С. П. Наливайченко, Л. І. Новик, Н. А. Платонової, В. А. Підсолонко, Т. І. Ткаченко, Н. В. Цопа, А. Д. Чудновського та ін вагомий внесок у формування основ стратегічного розвитку туризму внесли такі автори як А. І. Башта, М. Борущак, М. В. Гудзь, В. К. Кіптенко, С. Ю. Цехла, Дж. Крістофер Холлоуей, Харріс Годфрі, Кац Кеннет м. та ін. Теоретико-методичні аспекти розвитку круїзного туризму представлені в дослідженнях, Н. О. Зацепіної, А. Г. Зими, О. С. Ляховської, І. М. Мініча, Ю. М. Михайлової, Л. І. Паладича, В. К. Федорченко. Практичні питання організації круїзного туризму знайшли своє відображення в роботах Н. В. Андросової, М. Б. Біржакова, І. А. Голубкової, С. Е. Грема, І. Антоненка, В. Невздоймінова.

Мета і завдання дослідження. Метою роботи є розробка теоретико-методологічних основ і практичних рекомендацій щодо тенденцій в стратегічного розвитку круїзного туризму.

Досягнення поставленої мети зажадало вирішення групи системно взаємопов'язаних теоретичних, методологічних і практичних завдань:

- висвітлити теоретичні положення круїзного туризму та його структурних компонентів;
- сформулювати теорію розвитку круїзного туризму та його

структурних компонентів;

- дослідити специфіку функціонування круїзного туризму та особливості створення круїзного туристського продукту;
- обґрунтувати теоретичні положення щодо формування стратегічного потенціалу як основи розвитку круїзного туризму;
- визначити детермінанти конкурентних переваг круїзного туризму;
- обґрунтувати використання системного підходу до управління процесами стратегічного розвитку круїзного туризму;
- сформувати концепцію стратегічного розвитку круїзного туризму;
- дослідити етапи реформування та механізм державного регулювання розвитку круїзного туризму в Україні;
- встановити тенденції та закономірності розвитку круїзного туризму;
- оцінити результати діяльності морських портів як стратегічних центрів розвитку круїзного туризму.

Об'єкт дослідження – процеси розвитку круїзного туризму в сучасних економічних умовах.

Предмет дослідження – сукупність теоретико-методологічних, методичних і практичних положень щодо забезпечення стратегічного розвитку круїзного туризму.

Методи дослідження. Методологічну основу роботи забезпечили наступні наукові методи: діалектичний метод пізнання (дослідження ролі круїзного туризму в структурі національної економіки); системний аналіз і синтез (дослідження процесів розвитку круїзного туризму, формування концепції розвитку круїзного туризму), декомпозиція (структуризація стратегічного потенціалу круїзного туризму); методи статистичного та факторного аналізу (вивчення тенденцій і закономірностей розвитку круїзного туризму, формування вибіркової сукупності респондентів, оцінка кореляційних зв'язків між показниками, оцінка впливу факторів на зміну рівня продуктивності

праці працівників, зайнятих у сфері круїзного туризму); методи порівняльного та маркетингового аналізу (системна оцінка рівня розвитку круїзного туризму в Європі, порівняння наявності у європейських країн ресурсів, необхідних для організації круїзного туризму, виявлення споживчих переваг туристів); методи екстраполяції (прогнозування круїзних пасажиропотоків), експертних оцінок (критеріальна база оцінки привабливості круїзних центрів); методи економіко-математичного, структурного та матричного моделювання (комплексна оцінка результативності функціонування круїзного туризму, Економіко-математичне моделювання результативності стратегічного розвитку круїзного туризму); програмно-цільовий підхід (програмування та прогнозування результатів реалізації програми розвитку круїзного туризму).

Інформаційно-емпіричною базою дослідження послужили законодавчі та нормативно-правові акти Верховної Ради України та Кабінету Міністрів України, Укази Президента України, статистичні матеріали Державної служби статистики України. У процесі дослідження широко використовувалися статистичні матеріали, що надаються міжнародними туристськими організаціями, статистичні щорічники, інформаційно-аналітичні бюлетені та збірники, ресурси мережі Інтернет, фінансова та статистична звітність підприємств, задіяних у розвитку круїзного туризму.

Результати досліджень апробовано в рамках II Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції «Інноваційний розвиток готельно-ресторанного господарства та харчових виробництв», Донецький Національний університет економіки і торгівлі імені Михайла Туган-Барановського. 30 квітня 2021 р. [47].

Обсяг і структура кваліфікаційної роботи. Робота складається з трьох розділів, вступу, висновків, списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Поняття розвитку круїзного туризму

Стратегічною метою будь-якої держави є отримання статусу повноцінного члена міжнародного співтовариства, що зумовлює виявлення найбільш ефективних і перспективних секторів економіки, динамічний розвиток яких сприяє не тільки підвищенню соціально-економічного рівня розвитку країни, регіону або окремого підприємства, а й забезпечує їх привабливий імідж і гідне місце на світовому ринку. На сьогоднішній день пріоритет віддається розвитку тих галузей, які поряд з високим економічним потенціалом мають яскраво виражену соціальну спрямованість, в основі яких задоволення матеріальних і духовних потреб людей, підвищення їх життєвого рівня і добробуту [2]. Дана обставина свідчить про зростання значущості туристської галузі в цілому та окремих її видів, зокрема, в структурі національної економіки, ефективність розвитку якої залежить від максимально можливого використання наявного ресурсного потенціалу, що забезпечує досягнення конкурентних переваг і сприяє на соціально-економічне зростання держави.

Теоретико-методологічні аспекти круїзного туризму історично базувалися на категоріях «круїз» і «морська подорож», які спочатку розглядалися як ідентичні поняття. При цьому круїзами вважалися як лінійні Пасажирські перевезення морським транспортом, здійснювані між портами однієї держави, так і поромні пасажирські рейси, що об'єднують транспортну і вантажну функцію, а також короточасні морські екскурсії вздовж узбережжя з відвідуванням курортів і тематичних парків [3].

У сучасній науковій літературі відсутнє однозначне визначення категорії «круїз» (табл.1.1). Найбільш часто під «круїзом» розуміється туристська поїздка на борту спеціального пасажирського судна, яка виступає як дорога, елітна і

престижна подорож, розрахована на клієнта високої платоспроможності [4].

Таблиця 1.1

Визначення поняття «круїз» різних авторів

Зима А.Г.	Круїз – міжнародний бізнес, що представляє собою комплекс ринкових структур і з'єднує кілька певних міжнародних ринкових сегментів [32].
Гуляєва В.Г.	Круїз – організація морських і річкових подорожей з відвідуванням портових міст декількох країн, тим самим підкреслюючи його міжнаціональний характер, що формує для приймаючої сторони образ гостинної держави [15].
В.К. Федорченко І. М. Мініч	Круїз – туристська поїздка з використанням транспортних засобів (як правило, водних) не тільки для перевезення, але і як способів розміщення, харчування та обслуговування [65].
Н. О. Зацепіна	Круїз – подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових місць, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів [36].
О. В. Аріон	Круїз – морська або річкова подорож на теплоході, яка використовується як спосіб перевезення, розміщення, розваг тощо, і включає в програму Берегове обслуговування [8].

Таким чином дослідники підкреслюють комплексний характер даного туристського продукту, представляючи круїзи як результат спільної діяльності різноманітних господарюючих суб'єктів.

Зарубіжні автори конкретизують поняття «круїз», розглядаючи його як вид подорожі на морському судні не менше 60 годин головним чином для задоволення, що включає всі зручності і захід не менше, ніж в два порти (крім портів початку і завершення круїзу).

Круїз – це пакетний тур з мінімальною кількістю учасників на кораблі.

Корабель являє собою одночасно засіб пересування і житлові приміщення, де подорож має пріоритет, оскільки це кругова подорож із зупинками в декількох місцях для огляду визначних пам'яток. Оскільки кораблі пропонують ті ж функції, що і готелі, а деякі навіть в якості курорту, корабель також можна розглядати як автономний пункт призначення.

Круїзна компанія «Carnival Cruise Lines» вивела морські круїзи на ринок масового попиту, зберігши за ними позиції в сегменті елітарного споживання, і поклала початок еволюції круїзів як туристського продукту, яка характеризувалася наступними етапами:

I етап (1835–1900) – Круїз розглядається як вид морської подорожі, організованої з метою відпочинку і розваг; завершення етапу – будівництво спеціально призначених для здійснення круїзів лайнерів;

II етап (1900–1960 рр.) – Круїз виступає як продукт, максимально затребуваний у найбільш заможної клієнтури;

III етап (1960–1980 рр.) – Круїз перетворюється на товар масового попиту;

IV етап (1980–2000 рр.) – Круїз представляє конкуренцію наземним турам;

V етап (2000 р. і по теперішнього часу) – круїз характеризується як різноманітний продукт, максимально адаптований до різних цільових аудиторій.

Виниклий протягом останніх 50 років круїзний туризм є відносно молодим явищем. Протягом цього періоду середньорічне зростання становило приблизно 8%, незмінно випереджаючи зростання туризму в цілому. Спочатку, в 1920-х роках, круїзи були кращим способом подорожей для світової соціальної еліти. Після Другої світової війни кількість круїзів знизилася, поступившись місцем пасажирським літакам. Однак у другій половині 20-го століття відбулося грандіозне відродження. Круїзні компанії активно націлені на різні сегменти ринку, залучають молодих пасажирів, пропонують варіанти

круїзів на літак, збільшують круїзні можливості і змінюють тривалість круїзів, ціни і маршрути. Все частіше круїзний туризм являє собою велику частку загального числа туристів, що прибувають в країну. Якби середньостатистичний пасажир круїзу враховував три міжнародних прибуття для обліку маршрутів по декількох країнах, то круїзний туризм становив би більше 5% від загального числа міжнародних прибуттів. Крім того, враховуючи, що багато напрямків недоступні для круїзних суден, тоді як інші доступні в основному морським транспортом, круїзний туризм стає більш значущим у регіонах та пунктах призначення, в яких він працює.

Наприклад, зростання круїзного туризму було найбільш вибуховим у Карибському басейні, який в даний час складає більше третини світового потенціалу круїзного туризму. Враховуючи, що Карибський басейн в цілому прийняв 22,5 мільйона міжнародних туристів у 2019 році (за винятком Мексики та Південної Америки) і що ці Карибські круїзні маршрути можуть подвоїти кількість пасажирів, що прибувають з різних країн, круїзний туризм може становити щонайменше третину від загальної кількості відвідувань Карибського басейну [8].

Більш важливою і актуальною для напрямків є локалізована частка круїзних пасажирів в конкретному пункті призначення. Карибські країни, такі як Багами, Беліз, Кайманові острови, Домініка, Гренада і Сент-Люсія, приймають більше круїзних пасажирів, ніж нічних міжнародних відвідувачів, і в багатьох з цих випадків число круїзних пасажирів перевищує число нічних відвідувачів більш ніж в два рази. Для цих напрямків круїзний туризм є основним драйвером розвитку туристичної інфраструктури.

В цілому туризм приносить економічні вигоди дестинаціям, але він також може негативно впливати на навколишнє середовище і приймаючі спільноти в дестинаціях. Круїзний туризм характеризується тим, що велика кількість людей приїжджає в концентровані райони призначення на короткі періоди часу, тим

самим множачи і концентруючи вплив. Пункти призначення потребують адекватної інфраструктури для розміщення та постачання великих круїзних суден та їх пасажирів, коли вони причалюють. Круїзний туризм є невеликою частиною глобального туризму, але великим або основним джерелом прибуття в певні пункти призначення, його вплив на конкретне місто, природний або культурний ресурс посилюється, як і ризик непоправного збитку. У той час як круїзні лінії можуть бути більш ефективними в управлінні впливом людей поступово, наприклад, Carnival Corporation і Royal Caribbean Cruises [37] заявляють, що в середньому діяльність їх круїзних пасажирів споживає 61 галон води на людину в день і 53 галони води на людину відповідно. Це можна порівняти з загальною повсякденною діяльністю американців, які споживають близько 80-100 галонів в США на день. Однак вплив на круїзне судно множитья на обсяг і посилюється більш короткою тривалістю. Якби прибуття круїзних суден було концептуалізовано в термінах прибуття літаків, використовуючи середню місткість літака в 300 пасажирів, прибуття круїзного судна на 3000 пасажирів було б рівнозначно десяти літакам, що прибувають одночасно. Крім того, круїзні судна часто прибувають в більш активні міські райони і по водних шляхах з екосистемами, які є більш крихкими і містять більш високу біологічну цінність, ніж небо і розташування аеропорту. Таким чином, круїзний туризм заслуговує більш ретельного вивчення і оцінки з точки зору його економічних, екологічних і культурних наслідків.

Власне уявлення про круїз як про «подорож зазвичай по замкнутому колу з радіальними поїздками з портів у внутрішні райони країн» формулює А. В. Бабкін, круїзний туризм автор відносить до спеціальних видів туризму, що характеризується наступними ознаками [24]:

- 1) немасовий, досить рідкісний вид туризму;
- 2) трудомісткий по створенню кінцевого турпродукту;
- 3) капіталомісткий вид туризму;

- 4) тур, що поєднує ознаки різних видів туризму;
- 5) новий вид туризму, обумовлений вторинними потребами людини;
- 6) вид туризму з використанням нетрадиційних джерел фінансування.

Пасажири круїзних лайнерів грають особливу роль, тому що вони є туристами на круїзному лайнері, але являють собою одноденних відвідувачів в кожному відвідуваному пункті призначення, оскільки у них є відпустка на берег тільки на кілька годин. Тут круїзний лайнер являє собою транспортний засіб, який перевозить пасажирів з одного пункту призначення в інший. Проте, з регіональної точки зору, круїзних пасажирів можна розглядати як туристів, оскільки вони зазвичай подорожують по регіону більше 24 годин.

Круїзний туризм не тільки є одним з найбільш динамічно зростаючим, унікальних і популярних видів бізнесу, але і володіє певними перевагами і особливостями, які дозволяють йому тривалий час залишатися більш стабільним на тлі інших секторів економіки.

Основними видами круїзів, пропонованих на круїзному ринку, є класичний круїз і клубний Круїз. Класичний круїз – найпопулярніший круїз, який сприймається як типовий круїз, в центрі уваги якого знаходиться подорож. Цей тип круїзу забезпечує високу якість і обслуговування і часто має базу відданих клієнтів. Розкішний круїз – це найбільш поширена форма, в якій більшість людей шукає відпочинок, час в дорозі становить в середньому 14 днів. Ключові цільові групи – літні люди і покоління бекі-бумерів (люди, що народилися в післявоєнний період Другої світової війни), але змінюється імідж круїзів тільки для літніх людей.

Клубні круїзи стають все більш модними; тут круїзний лайнер являє собою саму мету, так як пропонується безліч комерційних розважальних програм і спортивних споруд. Сім'ї, активні та молоді люди розглядаються як цільова група, тому на борту панує невимушена атмосфера. В основному обслуговуються напрямки з теплою водою, середня тривалість клубного круїзу

становить сім днів. Клубний Круїз багато в чому нагадує клубний відпочинок на морських курортах на березі.

Структура галузі є олігополістичною, на ринку домінують кілька великих постачальників. Важко вийти на круїзний ринок, тому що потрібен високий початковий капітал і переважає ефект масштабу. В олігополіях можуть застосовуватися дві стратегії: співпраця (круїзні асоціації) або конкуренція (диференціація продуктів і маркетингова стратегія).

За даними FCCA, попит на круїзи продовжує перевищувати пропозицію з річною заповнюваністю більше 100% в 2018 році. Нормальна місткість заснована на двох пасажирів на каюту, тоді як багато кают можуть вмістити навіть трьох-чотирьох чоловік, так що фактична заповнюваність може бути навіть вище. Це зміцнює припущення, що круїзна індустрія визначається пропозицією, кораблі будуються і через бажання людей відправитися в Круїз кораблі легко заповнюються клієнтами, в тому числі завдяки успішним маркетинговим стратегіям і стратегіям знижок. Надаючи нові круїзні судна і пропонуючи продажі в останню хвилину, круїзні компанії слідує стратегії стимулювання поставок.

Круїзне судно представляє всі чотири сторони індустрії туризму: транспорт, розміщення (включаючи їжу і напої), визначні пам'ятки і туроператорів, що робить їх порівнянними з курортами на березі. Отже, круїзні лайнери можуть бути прямими суперниками наземних курортів і забирати їх гостей.

Оскільки на борту така величезна пропозиція, багато пасажирів навіть вирішують залишитися на судні під час стоянки. Нові концепції розваг включають: басейни для серфінгу, Планетарії, світлодіодні кіноекрани на палубі, симулятори гольфу, аквапарки, демонстраційні кухні, багатокімнатні вілли з приватними басейнами і джакузі в номері, льодові катки, стіни для скелелазіння, банджі-батути. Ці послуги на борту більше не входять в

комплексний пакет послуг, але стали суттєвою складовою доходів круїзних ліній. Зазвичай 20-30% від загальної виручки круїзної лінії припадає на бортову виручку. Крім того, круїзні лайнери ходять вночі і причалюють вдень, щоб пасажери могли займатися діяльністю на березі. Зазвичай кораблі стоять в порту 8-10 годин. Таким чином, круїзні лінії гарантують, що пасажери їдять в круїзі і не мають занадто багато часу, щоб витратити гроші в портах, що було б упущеною вигодою для круїзної лінії.

Круїзні лайнери також характеризуються своїми великими розмірами, тенденція йде в бік більших суден, які вже являють собою невеликі міста, виробляючи відходи аналогічного розміру.

Круїзний туризм – хороший приклад глобалізації. Круїзи заходять у велику кількість портів по всьому світу, з'єднуючи різні країни всього за один круїз. Крім того, пасажери приїжджають з усього світу, а команда складається з різних національностей. Але також круїзні компанії виступають в якості глобальних гравців.

Згідно з думками С. П. Шпилько, Н. Ст. Анросовой і Р. В. Чударева, круїзи являють собою не просто різновид пасажирського перевезення водними видами транспорту, а специфічний, складний за складом і високотехнологічний вид туристського продукту, що володіє унікальними споживчими властивостями, які, в свою чергу, обумовлюють особливості підприємницької діяльності щодо його створення, а також функціонування круїзного ринку в цілому [76]. Також автори стверджують, що круїзний туризм є особливим видом соціальної та економічної діяльності, що передбачає реалізацію фізіологічних, психологічних та інших потреб людей [76].

Погоджуючись в цілому з позиціями вчених і узагальнюючи різні теоретичні положення, необхідно підкреслити, що під круїзним туризмом слід розуміти цілу індустрію, що забезпечує формування, просування і реалізацію круїзного туристського продукту, який, з одного боку, є предметом купівлі-

продажу на туристському ринку, а з іншого – об'єктом управлінського впливу. При цьому круїзний туризм, що характеризується значною капіталомісткістю і трудомісткістю, є універсальним видом туризму, що з'єднує практично всі його форми і поєднує в собі кілька його видів – рекреаційний, спортивний, лікувально-оздоровчий, пізнавальний, конгресний, пригодницький, пошуковий і т.п., а також об'єднує різні варіанти сервісу та організації відпочинку [68].

Отже, круїзний туризм можна представити як вид соціально-економічної діяльності, спрямованої на задоволення потреб у морських подорожах, пов'язаний з тимчасовим переміщенням (до півроку) людини з однієї місцевості (країни) в іншу на круїзному судні з оздоровчою, пізнавальною, розважальною або іншими цілями.

Незважаючи на значний інтерес сучасних економістів і фахівців туристського бізнесу до круїзного туризму [27], на сьогоднішній день дослідження в даному напрямку носять більшою мірою або автономний, або описовий характер, а категорії круїзу, круїзної індустрії, круїзного продукту, як було встановлено, мають різноманітні трактування. Дана обставина обумовлена цілим рядом причин, основними з яких є:

– по-перше, більшість авторів розглядають круїзний туризм як похідну туризму в цілому, що не дає можливості оцінити його внесок в економіку країни, регіону і місцевості, зокрема, а також побачити системність протікаючих в ньому процесів;

– по-друге, відсутній комплексний підхід до розгляду даної категорії, що дозволяє, з одного боку – на підставі вивчення різноманіття структурних елементів, що входять до складу круїзного туризму, виявити причинно-наслідкові зв'язки між ними та створити систему їх взаємодії, яка усуне термінологічні протиріччя і забезпечить основу для уніфікації понятійно-категоріального апарату; а з іншого – чітко розмежувати, розчленувати наведені поняття;

– по-третє, виникають певні складнощі при проведенні економіко-статистичного аналізу даних категорій внаслідок термінологічної близькості позначених понять.

Розвиток круїзного туризму зумовлюється еволюцією економічних систем, що характеризує абсолютну і відносну зміну економічних показників за тривалий період часу. При цьому сутність процесів розвитку круїзного туризму базується на категоріях «розвиток» і «процес» як філософських понять. В Енциклопедичному словнику під терміном «розвиток» розуміється «необоротне, спрямоване, закономірне зміна матеріальних і ідеальних об'єктів» [20]. Крім того, розвиток виступає як «вищий тип руху, зміни матерії і свідомості; перехід від одного якісного стану до іншого», найважливішою характеристикою якого є час.

Уявлення про час покладено також в основу поняття «процес», який часто ототожнюється з терміном «розвиток». Однак, якщо розвиток виступає як «якісна зміна в структурі об'єкта» [44], то процес являє собою «сукупність послідовних дій, спрямованих на досягнення певного результату», тобто «процес» передбачає певний впорядкований хід подій, «зміна досліджуваного об'єкта протягом певного часу» [34].

Процес розвитку круїзного туризму базується на процесі створення круїзного туристського продукту, формування, просування і реалізацію якого забезпечує безліч підприємств і організацій. Значне число учасників круїзного бізнесу зумовлює системоутворюючий характер його функціонування і свідчить про необхідність ідентифікації всіх його складових елементів. Крім того, рівень розвитку круїзного туризму визначається рівнем розвитку туристської галузі в цілому, який тісно взаємопов'язаний і взаємозалежний від економічного зростання країни, регіону та підприємства зокрема. Внаслідок чого, структура об'єкта дослідження передбачає «виявлення частин, станів, властивостей, відносин» [10], що складаються в процесі створення круїзного туристського

продукту, що обумовлюють його якісно новий рівень.

Змістовна характеристика процесів розвитку круїзного туризму включає ідентифікацію кількісної структури його складових елементів та їх змін у часі; якісну оцінку досягнутого рівня розвитку елементів на основі фактичних даних за тривалий період часу; виявлення ефективності діяльності системоутворюючих підприємств та організацій.

Отже, розглядаючи в якості об'єкта дослідження процеси розвитку круїзного туризму, необхідно досліджувати стан круїзного туризму в країні і регіоні на підставі аналізу змін сукупності показників за тривалий період часу з метою виявлення взаємозв'язків між ними. При цьому показники, що характеризують рівень розвитку круїзного туризму, повинні об'єктивно відображати всі його структурні елементи і враховувати «складний, неоднозначний характер процесів розвитку і механізмів їх організації та функціонування».

Вимірювання змін, що відбуваються в процесах розвитку круїзного туризму, передбачено розробленою в статистиці системою показників, що об'єднує принципи і методи роботи з числовими даними, що характеризують масові явища, для об'єктивної оцінки яких необхідно їх досліджувати з урахуванням всіх статистичних категорій:

- виявлення закономірностей розвитку круїзного туризму;
- дослідження всієї безлічі проявів досліджуваних закономірностей;
- виділення приватного випадку прояву закономірностей і визначення його властивостей і якостей;
- оцінювання варіації ознак та їх градацій [59].

Тим часом, організаційні та психологічні проблеми, пов'язані з функціональною приналежністю круїзного туризму до сфер відпочинку, дозвілля та охорони здоров'я та галузевою приналежністю до сфери транспорту, обумовлюють його значне відставання від темпів зростання попиту на круїзно-

транспортні послуги. Л. І. Паладич справедливо зазначає, що «круїзний бізнес – вельми специфічна область діяльності, у якій з судноплаством спільне лише те, що вона існує на судні, у всьому ж іншому до судноплавства вона ніякого відношення не має, оскільки не існує круїзного ринку в тому сенсі, як він розуміється для флоту вантажного....» [48].

Слід зазначити, що, досліджуючи показники, що характеризують інтенсивність зміни процесів розвитку круїзного туризму в часі, необхідно проводити періодизацію розвитку, тобто розчленування процесів у часі на однорідні етапи, в межах яких показник підпорядковується одному закону розвитку, дотримуючись територіальної і методологічної порівнянності досліджуваних даних, що забезпечує достовірність проведеного аналізу і дозволяє виявити спрямованість зміни станів об'єкта [18].

Беручи до уваги особливості процесів розвитку круїзного туризму в умовах формування сучасного економічного простору, в систему узагальнюючих показників, що характеризують їх зміни, на нашу думку, необхідно включати як абсолютні і відносні показники, так і середні величини, що відображають типовий рівень розвитку явища, в якому погашаються індивідуальні відмінності одиниць сукупності, зумовлені випадковими обставинами [8].

Отже, успішний розвиток круїзного туризму має базуватися як на поточному і ретроспективному аналізі ринкової ситуації, так і на оцінці перспектив розвитку галузі, тих джерел і можливостей, які можуть бути приведені в дію для досягнення поставлених цілей.

1.2. Особливості створення круїзного туристського продукту

Враховуючи, що круїзний туризм є багатогранною категорією, що володіє

складними інтегративними властивостями, якій притаманні різноманітні форми, автор вважає правомірним використовувати такі поняття, як «круїзна індустрія», «круїзний сектор», «круїзний комплекс» ідентичними, що відображають термінологічну сутність дефініції «круїзний туризм». Так, круїзна індустрія діалектично пов'язана з індустрією туризму, яку в широкому сенсі трактують як «туристський сектор економіки», що представляє собою «комплекс підприємств виробничої і невиробничої сфери, що надають послуги і виробляють товари туристського попиту» [49]. У свою чергу туристський комплекс складається із сукупності галузей, галузевих зв'язків і видів економічної діяльності, спрямованих на задоволення потреб суспільства і пов'язаних з виробництвом і реалізацією туристських послуг [21]. Введення в науковий обіг цього поняття дозволяє вивчати туристську (круїзну) індустрію з позицій комплексності, тобто з урахуванням взаємопов'язаності і взаємообумовленості всіх елементів і процесів [20].

Рух капіталів і робочої сили, застосування нових технологій, розширення ринків збуту і збільшення споживчої цінності круїзного турпродукту свідчать про те, що круїзна індустрія знаходиться на стадії не тільки кількісних, а й якісних перетворень, що зумовлюють її відмінність від інших видів матеріальних і нематеріальних виробництв [16]. Разом з тим, аналізуючи особливості круїзної туристської індустрії, необхідно звернути увагу на взаємопов'язані і взаємозалежні елементи, що формують базові умови для її успішного функціонування і обумовлюють ефективність круїзного туризму в цілому (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Напрямки аналізу круїзного туризму та його складові елементи.

Напрямки аналізу круїзного туризму	Складові елементи аналізу
Сучасні круїзні процеси	Історія виникнення круїзів, імідж круїзної подорожі, конкуренція і розвиток круїзних брендів
Реалізація круїзів і круїзних продуктів	Круїзний ринок, круїзні оператори, туристські агенти та агенти з продажу, маркетингові стратегії, значення лояльності
Морські питання (проблеми)	Суднова промисловість, забруднення морських вод, безпека життя на морі, санітарія і чистота, морська Охорона, фінансова відповідальність, Морські організації
Географія круїзу	Першорядні і другорядні круїзні регіони, основні місця призначення і головні туристські пам'ятки
Планування маршруту	Особливості круїзної дестинації, порти призначення, мотивації круїзних туристів, берегові екскурсії, Логістика, позиціонування і планування турпродукту
Робота на борту судна	Ролі та обов'язки, Підтримка всіх підрозділів на борту, управління готельним сервісом, культура на кораблі, увага до працівників, практика найму персоналу
Послуги для пасажирів судна	Відповідність стандартам, підтримка якості, надання високоякісних послуг на борту судна
Управління постачанням	Запаси продуктів харчування і надання послуг по своєчасній їх доставці, вивчення споживчих потреб і потреб, Організація і контроль діяльності служби постачання
Здоров'я, безпека та охорона на борту	Оздоровча програма на судні, безпека і дотримання режиму, оцінка ризику

Розглядаючи круїзний туристський продукт, слід зазначити, що в ньому відбувається з'єднання всіх перерахованих вище послуг. Зазвичай послуги перевезення і розміщення виявляються різними підприємствами; перші – транспортними, другі – готелями і т.п., тобто підприємствами, на балансі або в

управлінні яких знаходяться колективні засоби розміщення. Отже, першою особливістю круїзу як турпродукту є те, що круїзне судно одночасно є і транспортним засобом, і колективним засобом розміщення; готельні та транспортні підприємства беруть участь у створенні турпродукту опосередковано, оскільки формує круїзний продукт туроператор на основі договірних відносин з іншими підприємствами [44]. Компанія-організатор круїзу пропонує для продажу на ринок комплекс послуг, що включає послуги як пасажирського перевезення, так і розміщення. Відповідно, другою особливістю круїзу як турпродукту є те, що в первісному вигляді він створюється круїзною компанією, а не на основі договорів з різними підприємствами, що постачають дві основні послуги, необхідні для формування туристського продукту як комплексу послуг, що реалізується за загальною ціною [45].

При цьому значущим компонентом круїзного туристського продукту є послуги, що надаються сторонніми організаціями пасажиром судна на березі (екскурсійне обслуговування, трансфери, розважально-видовищні заходи тощо).

Разом з тим, галузева специфіка круїзного туризму полягає в тому, що послуги пасажирського перевезення і розміщення, надаються туристу навіть у тому випадку, якщо протягом усього круїзу пасажир не зійде на берег [43].

О.В. Аріон, характеризуючи специфіку створення круїзного туристського продукту, позначив основні риси, що принципово відрізняють круїзний туризм від інших видів відпочинку [17]:

- теплохід є одночасно засобом транспортування і місцем проживання туристів, в якому каюти відповідають номерам в п'яти-шести зіркових готелях;
- обслуговування надається за формулою «all inclusive», тобто «все включено у вартість»;
- під час подорожі на борту лайнера пропонується широкий асортимент розважальних програм і додаткових послуг (spa – салони, фітнес-центри, магазини, майданчики для гольфу і багато іншого);

- маршрути прокладаються по регіонах, що користуються найбільшим попитом у туристів;
- стоянки плануються в місцях з великим числом атракцій;
- берегове обслуговування в портах передбачає широкий спектр екскурсій у супроводі кваліфікованих гідів; також може бути запропоновано відвідування театральних вистав і шоу, прокат автомобілів, бронювання номерів в готелях, замовлення ресторанів і т. п.;

- згідно зі статистикою всесвітньої туристської організації, пасажери круїзних суден вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом. У більшості випадків в країнах транзиту пасажиром для виходу на берег не потрібна спеціальна віза, проте час їх перебування, як правило, не перевищує 72 години.

Слід зазначити, що круїзний продукт як системоутворюючий комплекс послуг можна представити у вигляді трьох основних підсистем [51]:

- послуги, пропоновані на борту судна (розміщення, оздоровчі, громадського харчування, торгівлі, спортивні і т. п.);

- послуги, споживані туристами на березі під час посадки/висадки пасажирів, стоянки в портах заходу (екскурсійні, транспортні, культурно-розважальні і т. п.);

- послуги, пов'язані з просуванням і реалізацією круїзного продукту і надання сприяння пасажиром в процесі організації транспортної подорожі (оформлення віз і страховки, придбання квитків на літак або поїзд, замовлення екскурсій і готелів, надання послуг перекладача і т.п.).

До складу пропонованих послуг входять також послуги, які включаються в круїзний пакет (проживання в каюті обраної категорії, Харчування за системою, прийнятою на даному судні, розважальні та спортивні програми на борту лайнера і т.п.), і послуги, що реалізуються за певну плату (медичні та косметичні, персональні заняття різними видами спорту з тренером, екскурсії та

трансфери та ін.). Співвідношення асортименту послуг, пропонувані круїзним пасажиром на борту судна і на березі, залежить від програми круїзу, його маршруту і переваг самого туриста, для якого круїзний продукт носить абстрактний характер, що складається з благ, джерела яких знаходяться як в матеріальній (круїзне судно, інфраструктура для відпочинку і т.п.), так і в нематеріальній (послуги, кліматичні умови, навколишнє середовище) формах, які в свою чергу визначають якість надання круїзних туристських послуг [43].

Беручи до уваги вищевикладене, необхідно підкреслити, що первинними ознаками, що визначають місце круїзів у видовій структурі туризму, є фізико-географічні характеристики середовища, в якому здійснюється подорож, і споживчі властивості відповідного туристського продукту. Технічні особливості використовуваних для цих цілей транспортних засобів, що є одночасно об'єктом розміщення і надання супутніх послуг пасажиром, відносяться до похідних від первинних – вторинних ознак, що мають істотне значення для процесу організації даного виду туризму [61]. За останнє десятиліття Базова споживча модель круїзного туризму мультиплікувалася стосовно до різних сегментів ринку і природним чином інтегрувалася з іншими видами туризму. Внутрішня структура круїзного туризму визначається рівнем і напрямками спеціалізації круїзного продукту і діяльності круїзних компаній.

Враховуючи унікальні властивості круїзного турпродукту, круїзні компанії віддають перевагу використанню стратегії диференціації, згідно з якою продукту надаються такі характеристики, які будуть гідно оцінені великою кількістю покупців. Внаслідок чого, маркетингова політика підприємств спрямована на створення круїзних продуктів, максимально адаптованих до інтересів споживачів, які подорожують з різними цілями, що представляють різні верстви суспільства і різні демографічні групи, складовими елементами яких є [53]:

– круїзне судно;

- транспортні засоби, що використовуються на березі і в процесі переміщення до місця призначення;
- тривалість круїзного туру;
- маршрут морської подорожі;
- форма надання житла на березі на етапі прибуття і завершення круїзу;
- показники мобільності.

До найважливіших критеріїв, що забезпечує можливість здійснення морської круїзної подорожі, відносяться технічна оснащеність судна, призначеного для здійснення круїзу, і параметричні характеристики порту заходу круїзного лайнера, що зумовлює високий ступінь спеціалізації круїзного продукту, що передбачає кілька ієрархічних рівнів [54].

Перший рівень включає розробку спеціальних програм перебування пасажирів на борту судна і на березі під час стоянок в порту, розвинену систему атракцій і культурно-видовищних заходів.

Другий рівень передбачає спеціальне обладнання круїзного судна для обслуговування конкретного контингенту пасажирів.

Третій – будівництво спеціальних круїзних суден, що відповідають концепції відповідного круїзного продукту, в тому числі з точки зору їх судноплавних якостей.

Четвертий рівень полягає в створенні умов для безпечного прийому круїзних суден, що зумовлює будівництво морських портів зі спеціальними терміналами, що володіють великою пропускною здатністю і належно обладнаними для реєстрації пасажирів і їх багажу, здійснення туристських формальностей (митних фіскальних санітарних імміграційних).

Система реалізації круїзних турів слабо корелюється з системами продажу наземних та інших турів, має свої особливі принципи і методологію, значимо орієнтовану на продаж через комп'ютерні мережі і мережу Інтернет, і відрізняється високою ефективністю. На просування туристського продукту

витрачаються значні кошти, постійно вивчається стан ринку, розробляються спеціальні шоу-програми, залучаються нові категорії споживачів [41].

Інтеграція круїзів з іншими видами туризму, різноманітність послуг, що надаються і охоплення значного числа споживачів з різними потребами передбачає орієнтування круїзних компаній на організацію певного виду круїзу, в якому вони можуть домогтися конкурентних переваг завдяки найбільш повному задоволенню потреб відповідного ринкового сегмента [56].

Процес організації круїзної подорожі знаходиться під впливом різних сезонних факторів попиту, що визначає нерівномірну динаміку обсягу продажів круїзів протягом року і змушує круїзних операторів до формування такої пропозиції круїзного продукту, яка забезпечує можливість цілорічної експлуатації круїзних суден.

Особлива увага приділяється виявленню найбільш затребуваних круїзів за термінами плавання, аналіз яких здійснюється відповідно градації, прийнятої в європейській статистиці, згідно з якою виділяється п'ять категорій морських круїзів: до 4-х днів; 5–7 днів; 8–14 днів; 15–21 день; 22 дня і більше.

Разом з тим, розглядаючи специфіку круїзної індустрії, слід зазначити досить широкий склад її учасників, найбільш значущими з яких є:

- круїзні компанії, що організовують і безпосередньо реалізують круїзні тури (незалежно від того, чи є вони власниками використовуваних для цих цілей круїзних суден або їх фрахтувальниками);

- морські порти, що забезпечують умови для базування і причалювання круїзних суден;

- суднобудівні та судноремонтні підприємства, що займаються будівництвом круїзних суден та наданням технічних послуг з їх обслуговування;

- підприємства, які є обов'язковою частиною круїзного турпродукту з точки зору обслуговування пасажирів на березі (транспортні підприємства,

екскурсійні бюро, підприємства громадського харчування, готелі, система атракцій і розваг).

Отже, круїзна індустрія залучає до сфери своєї діяльності всі супутні галузі – портове господарство, суднобудування, транспорт, сферу розміщення туристів, зв'язок, громадське харчування, торгівлю, банки і фінансове обслуговування, індустрію розваг і атракції, музеї та інші культурні об'єкти, і надає стимулюючий вплив на їх розвиток.

Розглядаючи вплив круїзної індустрії на економіку країни регіону або окремої місцевості, слід зазначити, що в даному бізнесі задіяні всі сектори економіки, відображені в системі національних рахунків і характеризують сукупність інституційних одиниць [38]:

1. Нефінансові корпорації, засновані юридичними або фізичними особами, організовують процеси матеріального і нематеріального виробництва, пов'язані з постачанням і виробництвом необхідних для організації круїзного туризму товарів, будівництвом і технічним обслуговуванням круїзних суден, наданням портових, транспортних та інших нефінансових послуг.

2. Фінансові корпорації, що спеціалізуються на фінансово-посередницькій діяльності, надають банківські та страхові послуги як підприємцям, так і туристам, а також інвестують кошти в розвиток пріоритетних інвестиційних проектів у сфері круїзного бізнесу.

3. Загальне Державне управління, представлене органами державного управління центрального, регіонального та місцевого рівнів, здійснює законодавчу, судову та виконавчу владу, проводять податкову, природоохоронну, митну та соціальну політики, розробляє державні та регіональні програми розвитку, координує діяльність підприємств круїзної індустрії, сприяє створенню сприятливого інвестиційного клімату в туристській сфері.

4. Домогосподарства, які об'єднують фізичних осіб як споживачів,

підключуючись про своє фінансове благополуччя, зростання людського капіталу і поліпшення здоров'я членів сім'ї, надають послуги побутового обслуговування, частково надають послуги в галузі освіти і охорони здоров'я і сприяють розширенню спектру і підвищенню якості споживаних матеріальних і нематеріальних благ, тим самим стимулюючи активність інших секторів економіки.

5. Некомерційні організації, що обслуговують домогосподарства, об'єднують людей за професійними, культурними та іншими інтересами; надають неринкові послуги соціально-культурного, медичного, житлового та оздоровчого характеру для працівників підприємств круїзного туризму.

Крім того, в залежності від зв'язку з ринком, слід окремо виділити ринковий сектор, що визначає співвідношення попиту і пропозиції і охоплює виробництво товарів і послуг для створення комплексного круїзного туристського продукту; і неринковий сектор, в основі якого виробництво товарів і послуг для безпосереднього використання у виробничому процесі підприємств круїзної індустрії, а також надання послуг туристськими асоціаціями та організаціями на безкоштовній основі [31].

Так, до основних чинників, які впливають на рівень попиту на круїзний туристський продукт, відносяться як зовнішні економічні фактори: загальноекономічний рівень розвитку країни, визначає темпи зростання інфляції і безробіття, рівень особистих доходів і споживання і їх частку на відпустку в сімейному бюджеті; так і індивідуальні переваги туристів, зумовлені їх демографічними, соціально-економічними, психологічними та іншими характеристиками, згідно з яким організують інфраструктуру лайнера і програму перебування туристів на борту і березі.

Якщо розглядати туризм як комплексну галузь економіки, то круїзний туризм є його самостійної підгалуззю, яка заснована на структурно-функціональній диференціації, яка в свою чергу включає широкий спектр

галузей, що беруть участь у формуванні круїзного продукту опосередковано (машинобудування, транспорт та зв'язок, харчова, легка, поліграфічна промисловості і т. д.).

Кожна галузь, враховуючи свою функціональну спеціалізацію, диференціюється на галузі третього рівня (машинобудування – на суднобудування, автомобілебудування і т.д., транспорт і зв'язок – на портове господарство, авіаційний і пасажирський транспорт і т. п., харчова промисловість – на молочну, кондитерську, хлібобулочну промисловості і т. п.).

Базується цей розподіл на об'єднанні сукупності підприємств, що мають свої специфічні особливості, зумовлені середовищем їх господарювання, на якому значний вплив чинять такі зовнішні чинники, як:

1. Природно-кліматичні фактори, що включають метеорологічні і кліматичні фактори (вітри, температури повітря і води, опади і тумани), гідрологічні фактори (коливання рівнів води, хвилювання, течії), геоморфологічні фактори (геологічна будова району, змінність берегів і дна, рух наносів і властивості ґрунтів), пам'ятки природи та екзотичні природні об'єкти, багатство рослинного і тваринного світу, які надають першорядне вплив на можливість організації круїзного туризму і прояв туристського інтересу.

2. Політичні та правові фактори, що визначають Міжнародні відносини у сфері круїзного бізнесу, сприяють формуванню позитивного іміджу країни на світовому туристському ринку і обумовлюють безпеку мореплавання у внутрішніх водах України, а також формують нормативно-законодавчу базу в туристському секторі. Роль політичних факторів зростає зі зростанням масових хвилювань, терористичних атак, захопленням заручників у ряді арабських країн, зміною політичних режимів і свідчить про зростання значущості міжнародного співробітництва з метою врегулювання розбіжностей і забезпечення безпеки туристів на всіх етапах подорожі.

3. Економічні фактори, в основі яких податкова, інвестиційна,

зовнішньоекономічна діяльності держави, розподіл і зайнятість трудових ресурсів по галузях економіки, а також темпи зростання інфляції, процентних ставок і цін на енергоносії, що визначають рівень доходів і якість життя населення. Економічні фактори безпосередньо впливають на формування вартості туру, визначають попит на круїзний туристський продукт і створюють передумови для розвитку круїзного туризму.

Окремим аспектом при аналізі економічних факторів в круїзному туризмі виступає рівень портових зборів, що встановлюються для круїзних суден, і прикордонно-митні умови для туристів, що віддають перевагу морським подорожам.

4. Соціально-демографічні фактори, що впливають на обсяг споживаних круїзних послуг за рахунок зростання (зниження) чисельності та зміни демографічної структури населення, рівня народжуваності, смертності, тривалості життя, показників демографічного навантаження і старіння нації, працездатності і мобільності трудових ресурсів, рівня інтенсивності праці та його складності, тривалості вільного часу, тривалості відпускнуго періоду і т. п.

5. Науково-технічні фактори, що обумовлюють підвищення якості круїзного продукту і розширення асортименту супутніх туристських послуг, впливають на техніко-технологічний прогрес у сфері круїзного бізнесу і сприяють скороченню питомих витрат за рахунок застосування енергозберігаючих технологій та вдосконалення матеріально-технічної бази підприємств галузі.

У загальному вигляді джерела впливу круїзної індустрії на економічне зростання держави і добробуту її громадян можна згрупувати наступним чином.

1. Організація постачання (витратні та мастильні матеріали, харчування, одяг, запчастини і т. п.);
2. податки і збори;
3. будівництво та технічне обслуговування круїзних суден;

4. послуги, що надаються портами (швартування, поповнення запасів прісної води, освітлення, вивіз сміття і т. д.);

5. витрати пасажирів і суднової команди на суші (екскурсії, розміщення в готелях, трансфер в аеропорт, таксі і т.п.).

Отже, формування круїзного туристського продукту являє собою процес взаємодії як виробничого, так і невиробничого секторів різних галузей економіки.

1.3. Формування стратегічного потенціалу як основа розвитку круїзного туризму

Незважаючи на численні дослідження термінологічного апарату категорії «потенціал», трактування його зі стратегічних позицій в сучасній науковій літературі використовується вкрай рідко, в більшій мірі в роботах вчених «потенціал» стосовно туристсько-рекреаційної сфері вживається в зв'язці з прикметниками «економічний», «соціально-економічний», «ресурсний» [71]. Разом з тим, в процесі виявлення і формулювання стратегічних імператив розвитку тієї чи іншої галузі для вирішення стратегічних завдань виникає необхідність в комплексній інтерпретації даного поняття з урахуванням як широко відомих концепцій, так і сукупності об'єктивних і суб'єктивних факторів, що впливають на вибір оптимальної стратегії ефективного розвитку галузі, регіону або держави в цілому.

Як зазначає Кострюкова О. М. «стратегічний потенціал... повинен розглядатися як з точки зору наявних ресурсів, так і з точки зору можливості їх використання і здатності забезпечити максимально можливий рівень виробництва туристського продукту і туристських послуг» [56]. Також автор акцентує увагу на тому, що «стратегічний потенціал відображає граничні можливості туристично - рекреаційної сфери в досягненні її стратегічних

цілей», для матеріалізації яких необхідні відповідні ресурси, тому, на думку вченого, «головною особливістю стратегічного потенціалу є відображення її ресурсної концепції» [62]. Висновки автора підтверджуються і висловлюваннями академіка Л.І. Абалкіна, який стверджує, що поняття «потенціал» і «ресурси» не слід протиставляти, «потенціал – це узагальнена, збірна характеристика ресурсів» [1].

Слід зазначити, що стратегічний потенціал не можна розглядати окремо від ринку, так як ресурси і здібності, що формують його основу, повинні бути адаптовані до ринкових потреб за допомогою наявних компетенцій [42]. У той же час, незважаючи на всю близькість термінів «ресурс» і «потенціал», останній відрізняється тим, що «хоча він і застосовується у формі однини, завжди має на увазі сукупність характеристик, предметів, явищ» [51]. Представляючи стратегічний потенціал як сукупність стратегічних ресурсів, ефективне використання яких дозволяє досягти бажаних результатів у довгостроковій перспективі і завоювати стійкі конкурентні переваги, необхідно чітко ідентифікувати кількісну і якісну сторони поставлених цілей для можливостей їх подальшого коригування з урахуванням змін, що відбуваються у зовнішньому середовищі. Також слід мати на увазі, що стратегічний потенціал в умовах нестабільної економічної обстановки формують тільки ті ресурси, які можуть бути змінені в результаті реалізації стратегічних рішень [73].

Отже, віддаючи перевагу ресурсній концепції формування потенціалу і класифікуючи ресурси залежно від їх впливу на процес створення круїзного туристського продукту, необхідно їх розглядати в розрізі адаптаційного механізму досягнення високого якісного результату. Крім того, необхідно враховувати, що процес створення круїзного туристського продукту, це, перш за все, колективна праця, покладена в основу будь-якого суспільного виробництва і складається з живої і освіченої праці незалежно від його кінцевих результатів. Крім цього, об'єктивною необхідністю даного процесу є наявність

певних базових елементів, таких як: природні ресурси, що формують первинний потенціал круїзного сектора і забезпечують його початковий розвиток; і капіталу як виробленого працею людини ресурсу, що складається з основного і оборотного капіталів, власних і позикових джерел фінансування, який «об'єднує будь-які продуктивні ресурси для того, щоб з їх допомогою здійснювати виробництво майбутніх економічних благ заради отримання прибутку» [49]. Саме прирощення капіталу створює можливість для розвитку круїзного бізнесу і пов'язаної з ним підприємницької діяльності.

Слід зазначити, що ресурси, якими володіє та чи інша країна, значно відрізняються як за кількісним, так і за якісним змістом (особливо це стосується первинних природних ресурсів і капіталу). Так, до складових елементів природних ресурсів, необхідних для організації круїзного бізнесу, відносяться: наявність водного простору (деякі держави взагалі не мають виходу до моря, зокрема такі європейські країни, як: Австрія, Білорусь, Угорщина, Молдова, Чехія); протяжність берегової лінії і морських кордонів; фізико-географічні умови узбережжя; площа території; кліматичні та метеорологічні фактори [73].

Зіставляючи наявність вироблених ресурсів, слід мати на увазі, що їх ефективне використання в круїзному туризмі зумовлюється, перш за все, загальноекономічним рівнем розвитку тієї чи іншої держави, базовими індикаторами якого виступають розмір ВВП і його галузева структура, а також наявністю морських портів, призначених для прийому або відходу круїзних суден.

Окремим аспектом вироблених ресурсів виступає матеріально-технічна база, що формується за рахунок матеріальних і нематеріальних активів підприємств круїзної індустрії і залежить від рівня їх інвестиційної привабливості та інноваційної активності.

Тим часом, співвідношення рівня ВВП на одного жителя країни і кількості портів, якими володіє та чи інша держава, а також матеріально-технічна база

підприємств круїзного сектора не дає можливості оцінити загальний стан його розвитку в країні, а тим більше, побачити взаємозв'язок даних показників.

Є.А. Підсолонко, аналізуючи ресурсне забезпечення економіки, зазначає, що «з трьох видів вихідних ресурсів тільки один – людина і його діяльність, іменовані як «праця», можуть бути розглянуті в економіці будь-якого рівня складності досить змістовно і точно в окремих аспектах» [21]. Разом з тим, наявність людського капіталу, вимір якого «спочатку здійснюється через показники середньорічної чисельності населення» [79], не може якісно відобразити даний ресурс стосовно до конкретного сектору економіки, так як демографічна структура населення, його професійно-кваліфікаційний склад і рівень компетенцій підпорядковані певному середовищі, в якій здійснюється економічна діяльність і яка тісно взаємопов'язана з пріоритетами економічної політики держави.

Крім того, одночасне вплив інтегративного характеру круїзного бізнесу та соціокультурної диференціації, обумовленої високим рівнем спеціалізації персоналу, задіяного в його розвитку, зумовлює значний вплив круїзного туризму на збільшення зайнятості та підвищення життєвого рівня нації; при цьому взаємозв'язок основних факторів виробництва круїзного туристського продукту виявляється на всіх ієрархічних рівнях (від рівня державного управління до безпосереднього суб'єкта господарювання) і підпорядкована сукупного впливу факторів мінливого зовнішнього середовища.

Найбільш узагальнену класифікацію туристських ресурсів представила Всесвітня туристська організація. Дане угруповання цілком правомірне і для ресурсів, необхідних для організації круїзного бізнесу, до яких відносяться [54]:

- природні багатства, службовці джерелом туристського інтересу і формують туристське враження від придбаного туристського продукту;
- енергетичні багатства, наявність і вартість яких безпосередньо впливає на ціну туру і можливість організації повноцінного насиченого відпочинку

(особливо актуальні для круїзного бізнесу за рахунок значного енергоспоживання суден (освітлення кают і громадських зон, обладнання ресторанів, басейнів, розважальних залів, рухові установки і багато іншого));

– «людський фактор», в основі якого демографія, умови життя, традиції, звичаї і прихильності населення щодо туристських послуг і культурних аспектів (в круїзному туризмі від людського фактора і рівня компетенцій персоналу залежить безпека надання круїзного туристського продукту);

– інституційні, політичні, юридичні та адміністративні аспекти, що визначають зовнішнє середовище і опосередковано впливають на організацію круїзного бізнесу;

– соціальні аспекти, що включають соціальну структуру країни, участь населення в державному управлінні, співвідношення між робочим часом і часом відпочинку, наявність оплачуваної відпустки, рівень освітнього сектора, охорони здоров'я і відпочинку;

– транспорт і зв'язок, специфічна інфраструктура індустрії відпочинку, що обумовлюють створення спеціальних об'єктів, призначених для організації відповідного виду туризму (зокрема, для організації круїзного туризму обов'язковою умовою є наявність морських портів);

– економічні та фінансові аспекти, що характеризують рівень споживчого попиту на той чи інший туристський продукт.

Беручи до уваги різноманітні концептуальні підходи до визначення туристських ресурсів, враховуючи специфіку надання круїзних туристських послуг, пропонується наступна класифікація ресурсів, як безпосередньо визначають попит на круїзний туристський продукт, так і опосередковано – на формування і підтримку всієї круїзно-туристської інфраструктури, до яких відносяться:

– природно-кліматичні ресурси, що передбачають обов'язкову наявність водного простору, м'якого клімату і мальовничої природи;

- туристські ресурси, у складі яких рекреаційні ресурси, історичні пам'ятки та пам'ятки, енергетичні багатства тощо.;
- кадрові ресурси, що включають кваліфікованих співробітників в різних секторах економіки, їх знання та компетенції;
- матеріально-технічні ресурси, що представляють сукупність основних і оборотних коштів, що забезпечують умови для функціонування круїзного комплексу;
- фінансові ресурси, що складаються з власного і позикового капіталів для реалізації довгострокових цілей;
- інформаційні ресурси, в основі яких інформація про споживачів круїзного продукту, динаміку і тенденції розвитку круїзного ринку, виробництві та реалізації круїзних туристських послуг, бази даних клієнтів і постачальників, способи, методи і засоби обробки інформації;
- комерційні ресурси, що передбачають зв'язки з покупцями, постачальниками і партнерами, збутові мережі, бренди і рекламні технології;
- організаційно-управлінські ресурси, що включають кілька взаємопов'язаних систем: систему організації та управління бізнес-процесами, систему постачання, систему планування і розподілу ресурсів, систему мотивації і контролю.

Всі вищеназвані ресурси об'єднуються в систему традиційних факторів виробництва «праця-земля-капітал». Так, до фактору «праця» відносяться як кадрові, так і частково організаційно-управлінські ресурси; до фактору «земля» – природно-кліматичні ресурси і та частина туристських ресурсів, яка не є виробленою; до фактору «капітал» – всі інші ресурси. Головна відмінність стратегічних ресурсів від загальноприйнятого розуміння категорії «ресурси» полягає в тому комплексі завдань, на вирішення яких вони направляються, і тих основних якостях, якими вони повинні володіти.

Взаємозв'язок ресурсів, конкурентних переваг і потенціалу в системі

реалізації стратегічних цілей обґрунтовує виділення наступних структурних компонентів стратегічного потенціалу:

– базовий потенціал, обумовлений заданими спочатку факторами, що забезпечують умови для досягнення поставлених цілей і дозволяють отримати стійку конкурентну перевагу на круїзному ринку;

– прихований потенціал, що не представляє конкурентної переваги на цьому етапі, але передбачає трансформацію в базові засоби за рахунок придбання відповідних навичок і досвіду працівників туристської сфери в організації круїзного туризму;

– пересічний потенціал, що характеризується результативною системою управління розвитком галузі, що сприяє ефективному використанню інших наявних потенціалів (виробничого, фінансового, інвестиційного, кадрового тощо).

Формування стратегічного потенціалу круїзної індустрії як процесу комплексної взаємодії ресурсів, можливостей і здібностей продуктивних сил до досягнення ефективного результату зумовлює необхідність у розгляді його як системи, що складається з певних підсистем, кожна з яких включає сукупність функціональних елементів потенціалу, здатних виконувати певне завдання (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Складові елементи стратегічного потенціалу круїзного туризму

Види потенціалу	Характеристика потенціалу	Складові елементи потенціалу
1	2	3
Основні складові		
Природноресурсний	здатність кліматичних, водних, земельних ресурсів забезпечити організацію круїзного бізнесу	Водні ресурси, земельні ресурси, протяжність берегової лінії; Клімат; пам'ятки природи

Кадровий	сукупність якісних характеристик працівників, що забезпечують реалізацію виробничих, управлінських, збутових ін. процесів	кількість трудових ресурсів, резерв незайнятого населення у працездатному віці, рівень освіти та кваліфікація працівників
Інформаційний	сукупність засобів, методів і умов, що дозволяють ефективно використовувати інформаційні ресурси	інформація про споживачів, динаміку і тенденції розвитку круїзного ринку, бази даних, способи, методи і засоби обробки інформації

Продовження таблиці 1.3

Інфраструктурний	сукупні можливості території з точки зору розвитку ринкової інфраструктури, транспортних комунікацій та інших факторів, що забезпечують умови для організації круїзного бізнесу	портова інфраструктура, транспортне забезпечення, комунальні системи, торгівля та побутове обслуговування, телекомунікаційні зв'язки, місця розміщення та харчування
Об'єктні складові		
Виробничий	наявні та приховані можливості підприємств щодо залучення та використання факторів виробництва для створення якісного круїзного	основні та оборотні фонди, рівень технікотехнологічної бази
Культурно-історичний	з'єднання історико-культурних багатств, що створюють інтерес для туристів і службовців спонукальним мотивом для здійснення подорожі	виробництва, виробнича потужність
Екологічний	можливість збереження і функціонування природних систем, раціонального використання всіх компонентів біосфери в інтересах	рівень забруднення атмосферного повітря, водного басейну та донних відкладень від стаціонарних джерел, викиди шкідливих речовин
Інноваційний	сукупні можливості щодо генерації, сприйняття та впровадження нових ідей для системного оновлення процесу створення круїзного	інтелектуальний капітал, науково-технічні та технологічні розробки у сфері створення круїзного продукту

Інвестиційний	сукупність об'єктивних передумов забезпечувати інвестиційну діяльність в цілях і масштабах, визначених для ефективного	обсяг і структура інвестиційних ресурсів, джерела фінансування (власні, позикові та залучені кошти)
Ринковий	можливості надавати вирішальний вплив на умови обігу круїзного турпродукту на круїзному ринку і (або) ускладнювати доступ на ринок	ємність ринку, частка ринку, конкуренція на ринку, бар'єри для входу на ринок, кількість споживачів круїзного продукту

Суб'єктні складові		
Маркетинговий	сукупність засобів і можливостей у реалізації ринкової діяльності, спрямованої на задоволення потреб споживачів	конкурентні стратегії підприємств, методи стимулювання збуту, формування цінової політики, асортимент пропонованих послуг, рекламна діяльність
Управлінський	навички та здібності керівників з формування, організації та створення належних умов для функціонування та розвитку підприємств	стиль і методи управління, система мотивації співробітників
Організаційний	сукупність функціональних елементів організацій і характер взаємозв'язків між ними	організаційна структура, формальний і неформальний механізм функціонування організацій

Сутність категорії стратегічного потенціалу стосовно круїзного туризму можна представити у вигляді чотирьох ключових складових.

По-перше, стратегічний потенціал базується на категорії «ресурси» (перша складова), які володіють такими властивостями, як цінність, рідкість, неповторність і незамінність, що сприяє придбанню ключових компетенцій (друга складова) і конкурентних переваг високої, середньої і низької ступенем стійкості (третья складова) на ринку круїзів, і в своїй сукупності створюють можливість для формування круїзного туристського кластера (четверта складова).

Всі вищеназвані складові відповідають за відповідність вив'ялених, оцінених здібностей і наявних ресурсів можливостям зовнішнього середовища і забезпечують стратегічний розвиток круїзного туризму.

Таким чином, теоретичний аналіз генезису концепцій до формування стратегічного потенціалу як окремого підприємства, так і цілих комплексів, регіонів і країн дозволив обґрунтувати авторський підхід до розуміння сутності дефініції «стратегічний потенціал» стосовно до сфери круїзного туризму. Віддаючи перевагу ресурсній концепції, в роботі стратегічний потенціал круїзного туризму представлений як сукупність стратегічних ресурсів, ефективне використання яких дозволяє досягти поставлених результатів у довгостроковій перспективі і завоювати стійкі конкурентні переваги.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОЦІНКИ РОЗВИТКУ КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

2.1 Державне регулювання розвитку круїзного туризму в Україні

Специфіка круїзного туризму передбачає розробку спеціальних стратегічних планів і програм, що базуються на вивченні особливостей формування круїзного туристського продукту з урахуванням досвіду передових круїзних дестинацій і аналізу світових стандартів обслуговування круїзних туристів за участю всіх міністерств і відомств, задіяних в його організації. При цьому необхідно мати на увазі, що в систему організаційного забезпечення круїзної індустрії входять як Державні підприємства та організації, так і недержавні структури, представлені громадськими некомерційними організаціями.

Центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України, є Міністерство інфраструктури України, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері транспорту, туризму, діяльності курортів і дорожнього господарства.

До складу Міністерства інфраструктури входять три важливих з точки зору розвитку круїзного туризму структури:

1. Українська морська та річкова інспекція, що забезпечує реалізацію

державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті;

2. Державне підприємство «Адміністрація морських портів України», утворене 27.05.2013 р. відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 4 березня 2013 р. № 133-р «Про погодження пропозиції щодо реорганізації державних підприємств морського транспорту», а також з наказом Міністерства інфраструктури № 163 від 19.03.2013 р., метою якого є сприяння розвитку морської транспортної інфраструктури України та підвищенню конкурентоспроможності українських морських портів шляхом проведення адміністративної реформи та створення умов і механізмів для залучення інвестицій. ДП «Адміністрація морських портів України» складається з центрального апарату (м. Київ), головного представництва (м. Одеса), 18 філій у морських портах України та філії «Дельта-лоцман»;

3. Державне агентство розвитку туризму Міністерства інфраструктури, основним завданням якої виступає реалізація державної політики у сфері туризму та діяльності курортів.

Забезпечують повноцінний розвиток круїзного туризму шляхом створення сприятливих умов для здійснення морської подорожі Українська залізниця, Державна авіаційна служба та Державне агентство автомобільних доріг України, що відповідають за транспортування туристів до місця початку або закінчення круїзу та якісне надання транспортних туристських послуг при прибутті круїзного лайнера в порт.

Враховуючи багатокомпонентний характер круїзного туристського продукту, в процесі його створення задіяні такі державні інститути, як Міністерство культури, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері культури і мистецтва; Міністерство екології та природних ресурсів, що відповідає за належний стан навколишнього природного середовища; Міністерство охорони здоров'я, яке формує державну політику у сфері охорони здоров'я та здійснює моніторинг з приводу виникнення інфекційних

захворювань у процесі проведення круїзу, а також розробляє заходи щодо мінімізації ризику виникнення надзвичайних ситуацій у галузі громадського здоров'я; Міністерство доходів і зборів, у складі якого Департамент митної справи, основними завданнями якого є удосконалення процедури пропуску через державний кордон України транспортних засобів і товарів, їх митного контролю та оформлення, спрощення митних процедур для круїзних туристів;

Крім того, результативний розвиток круїзного туризму залежить від ефективної діяльності об'єднань підприємств і організацій, що забезпечують потреби учасників круїзного ринку з урахуванням їх спеціалізації та ресурсних можливостей. До таких об'єднань належать: Всеукраїнська спілка працівників асоціацій підприємств та організацій туристської галузі, яка бере участь у розробці цільових програм розвитку туристичної галузі України, сприяє розвитку нормативної бази туристичної галузі та створенню системи правового та професійного захисту членів Спілки; Державна акціонерна компанія «Україна туристична», сферою діяльності якої є надання туристичних послуг іноземним та вітчизняним туристам; Всеукраїнська федерація роботодавців у сфері туризму, мета якої – представлення та захист інтересів своїх членів для створення високорентабельної туристичної, готельної та санаторно-курортної галузі, покликаної забезпечити потреби внутрішнього і міжнародного туризму з урахуванням особливостей природного, рекреаційного, соціально-економічного та історико-культурного потенціалу України; Автоматизований інформаційно-рекламний центр «Українська туристична інформаційна система», що надає інформацію про туристичні продукти, визначні пам'ятки, історичні цінності регіону, заходи тощо; Асоціація суднобудівників України, що сприяє розвитку міжнародного ділового співробітництва та інтеграції у світовий ринок суднобудівних і судноремонтних послуг; Союз портових операторів України, який виступає за ефективну співпрацю між органами влади, державними підприємствами та приватними компаніями з метою створення відповідної

портової інфраструктури та підвищення результативності діяльності портів України.

Гармонійний розвиток круїзного туризму, крім належної туристської інфраструктури, залежить від технічних можливостей морських портів, що полягають в їх здатності приймати круїзні судна певних розмірів, і нормативно-правової бази, що регулює процеси передачі портів в концесію, порядок встановлення портових зборів для круїзних суден та інші процедури.

Прийняття Закону «Про морські порти України» (№4709-VI від 17.05.2012 р.) [51], який прописує зрозумілі для інвесторів правила і надає їм гарантії збереження капіталу, а також можливість передачі в концесію пасажирських комплексів в портах, дає підстави сподіватися на реальні зрушення в галузі. Співпраця з міжнародними круїзними організаціями на умовах державно-приватного партнерства сприятиме створенню сучасної берегової інфраструктури та модернізації існуючої техніко-технологічної бази портів.

Беручи до уваги всі недоліки правового та організаційного характеру, усвідомлюючи важливість міжнародного співробітництва в галузі розвитку круїзних перевезень, між чорноморськими країнами був підписаний «Меморандум про взаєморозуміння», ініційований керівництвом ДП «Одеський морський торговельний порт». Учасниками угоди виступили: ТОВ «Порт Бургас», ТОВ «Батумський морський порт», ДП «Одеський морський торговельний порт», ДП «Севастопольський морський торговельний порт», ДП «Керченський морський торговельний порт», морський порт Стамбул, уряд Аджарської Автономної Республіки, компанія Tura Turizm, Renaissance Tours Ltd, Tours Ukraine Ltd, Inflot Worldwide Inc, Georgsan Hospitality Group.

Співпраця в рамках Меморандуму про взаєморозуміння націлена на просування портів Чорноморського регіону на світовому круїзному ринку як єдиного круїзного напрямку. Учасники мають намір сприяти встановленню конструктивних відносин між портами Чорного моря, судновими агентами,

туристичними компаніями, державними установами з питань і з метою розвитку круїзного туризму в регіоні. Для координації спільних дій була створена спеціальна робоча група, яка підготувала ряд заходів з просування Чорноморського регіону, найбільш значущими з яких є:

- модернізація існуючого сайту портів Чорного моря і розробка рекламного ролика по кожному порту-учаснику;
- організація щорічної конференції портів Чорноморського регіону «Black Sea Cruise» в якості профільного заходу з розвитку круїзів і пасажирських перевезень в регіоні;
- підготовка документів про створення спільного проекту портів Чорного моря, плану заходів та порядку їх фінансування;
- здійснення комунікацій з членами Асоціації-організаціями та портами Середземноморського регіону через міжнародну круїзну організацію MedCruise.

Крім того, з метою популяризації та просування Чорноморського круїзного напрямку під єдиним брендом Одеський морський порт представив маркетинговий проект «Cruise Black Sea», який передбачає некомерційне партнерство приватних і державних структур. Згідно з міжнародним досвідом реалізації подібних проектів («Cruise Baltic», «Cruise Saint Lawrence», «Atlantic Alliance») протягом двох років спільної роботи вищеназваних структур кількість суднозаходів круїзних лайнерів у відповідних регіонах збільшувалася в середньому на 20-30 % [37].

Основна місія проекту – подолання інформаційного вакууму навколо регіону Чорного моря, популяризація туристського продукту і бренду на міжнародному ринку при мінімальних капіталовкладеннях, в максимально короткі терміни при повній рівноправності всіх країн і портів – учасників [40].

Ініціативність керівництва Одеського морського порту призвела до обговорення питання про формування єдиної стратегії розвитку круїзного туризму на період до 2025 року, розробку якої поклали на Україну. Крім того,

Україна отримала статус країни-координатора робочої групи з туризму Організації Чорноморського Економічного Співробітництва до 2015 року.

Безумовно, зміни, пов'язані з відомчим підпорядкуванням портів, а також подальші партнерські відносини між кримськими та українськими портами будуть відображатися як на характері туристсько-правових угод, так і в урядових документах України та Росії. Вже на сьогоднішній день зміни в геополітичній ситуації на Україні та Кримському півострові сприяли розриву більшості підписаних угод і скасування вже заявлених круїзів іноземних лайнерів в українські та кримські порти. Так, американський круїзний інтернет портал Oruise critic повідомив про те, що круїзна компанія Costa Cruises вже відмовилася від відвідування Одеси лайнером Costa Deliziosa, замінивши їх на Болгарський порт Бургас і турецький порт Стамбул. Схожим чином свої круїзні програми коригує і круїзна компанія MSC.

Разом з тим, відмова круїзних операторів від відвідуванні кримських портів, по-перше, значно вплине на круїзний пасажирообіг; а, по-друге, призведе до розгляду питання про формування нових круїзних ліній, з включенням в маршрути прямування круїзних лайнерів російських портів Сочі, Анапа і Новоросійськ.

Крім того, компанія Black & Baltic Seas Cruise Company, організатор круїзу «5 столиць Чорного моря», оцінюючи перспективи привабливості круїзів на Чорному морі, а також керуючись принципами підвищення якості туристського продукту і безпеки пасажирів в портах перебування, вже змінила ротацію портів прямування і виключила відвідування Одеси з круїзного маршруту.

Вирішення проблем у сфері розвитку круїзного туризму, крім геополітичної ситуації багато в чому залежить від державної політики в області встановлення тарифів на портові збори в портах, що приймають круїзні судна, стабільність яких є визначальним фактором для судноплавних компаній при

перспективному плануванні круїзних маршрутів в рамках передбачуваних портів заходу круїзних суден [63].

Встановлено, що ефективний розвиток круїзного туризму залежить від створення належної туристської інфраструктури; технічних можливостей морських портів, що полягають у їх здатності приймати круїзні судна певних розмірів; нормативно-правової бази, що регулює процеси передачі портів у концесію, порядок встановлення портових зборів для круїзних суден та інші процедури, що передбачає взаємодію як різних міністерств і відомств, до складу яких входять Державні підприємства та організації, так і недержавних структур, представлених громадськими некомерційними організаціями.

Проаналізовано державну політику в галузі встановлення тарифів на портові збори в портах України та інших держав, що приймають круїзні судна, стабільність яких є визначальним фактором для судноплавних компаній при перспективному плануванні круїзних маршрутів в рамках передбачуваних портів заходу круїзних лайнерів.

2.2 Тенденції та закономірності розвитку круїзного туризму

Розвиток міжнародного економічного співробітництва, його поглиблення та інтенсифікація зумовили посилення економічного обміну між країнами, що спирається на зростаючий міжнародний поділ праці, що призвело до багаторазового стиснення економічного простору планети і глобалізації міжнародного ринку [64], що не могло не відбитися на ринку круїзної індустрії. Глобалізація круїзного ринку проявляється не тільки в таких тенденціях, як структуризація в світовому масштабі, але і в процесах вертикального і горизонтального інтегрування круїзних корпорацій, їх злиття і поглинання [31]. Внаслідок чого, на сьогоднішній день на світовому круїзному ринку домінують три основні корпорації: Carnival Corporation, що займає 52% всього світового

круїзного ринку, Royal Caribbean, якій належить 22% частки ринку, і корпорація MSC – з 10% часткою круїзного ринку. Саме процеси глобалізації світової економіки дозволили значною мірою скоротити витрати на будівництво круїзних лайнерів і пасажирських терміналів, і сприяли збільшенню круїзного пасажиропотоку за рахунок зниження вартості круїзів при максимальному збереженні якості «високого стилю відпочинку» [40].

Слід зазначити, що для завоювання міцних ринкових позицій, конкурентних переваг високого ступеня стійкості і благополучного довготривалого фінансового становища необхідна відповідна інформаційна база, що забезпечує достовірну якісну інформацію, на підставі якої можна прогнозувати тенденції розвитку круїзного ринку і його основних елементів і можливості входу на ринок потенційних учасників. При цьому майбутній стан розвитку значною мірою визначається її минулим і сьогоденням станами, що обумовлює дослідження динаміки розвитку світового круїзного ринку, яка найбільш адекватно в аналізованому періоді характеризувалася параболічними трендами і вказувала на неухильну тенденцію до його постійного зростання.

За останні 20 років загальна кількість туристів, що відправилися в круїз, збільшилася в 5 разів, щорічний середньорічний приріст склав 789 тис. чол. або 6%. Особливо швидкими темпами розвивався Європейський круїзний ринок, який за період з 2009 по 2019 рр. збільшився майже в 9 разів (щорічно в Круїз відправлялося на 257 тис. пасажирів або на 12% більше, ніж у попередньому періоді) [20]. Відповідно збільшенню попиту на круїзи, відбувається і зростання доходів круїзної індустрії, які на 3% перевищують середній приріст європейських круїзних пасажирів і на 6 % випереджають зростання числа працюючих в круїзному бізнесі.

Незважаючи на те, що в структурі ВВП частка прямих доходів досить незначна (близько 0,3 %), у складі сукупних туристських доходів питома вага доходів круїзного сектора в деяких країнах становить понад 13 %, а з

урахуванням непрямого вкладу досягає близько 40 %, що підкреслює його важливість всередині туристської галузі (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Динаміка світового ринку круїзної індустрії за 2013-2019 рр.

Роки	Кількість туристів, що відправилися в круїз, млн. чол.			Сукупні доходи круїзної індустрії, млн.		Кількість зайнятих в круїзній індустрії,	
	Разом	європейські туристи	туристи Північної	Європа	Північна Америка	Європа	Північна Америка
Абсолютний рівень показників, що характеризують розвиток світового круїзного ринку							
2013	14,32	3,15	9,67	24809	32420	187252	330346
2014	15,11	3,44	10,08	31060	35730	225586	347966
2015	15,87	4,05	10,25	38825	38010	281983	354690
2016	16,20	4,46	10,09	41877	40240	311512	357710
2017	17,50	5,00	10,20	44299	35110	296288	313998
2018	18,80	5,54	10,78	45717	37850	307526	329943
2019	20,60	6,18	11,50	47753	40420	315500	347787
Абсолютний приріст (ланцюговий) показників, що характеризують розвиток світового круїзного ринку (тис.)							
2013	-	-	-	-	-	-	-
2014	0,79	0,29	0,41	6250	3310	38334	17620
2015	0,76	0,61	0,17	7765	2280	56397	6724
2016	0,33	0,41	-0,15	3052	2230	29530	3020
2017	1,30	0,54	0,11	2422	-5130	-15224	-43712
2018	1,30	0,54	0,58	1418	2740	11238	15945
2019	1,80	0,64	0,72	2036	2570	7974	17844
1 темпи зростання (базисні) показників, що характеризують розвиток світового круїзного ринку, %							
2013	-	-	-	-	-	-	-
2014	105,52	109,21	104,22	125,19	110,21	120,47	105,33
2015	110,82	128,57	105,97	156,49	117,24	150,59	107,37
2016	113,13	141,59	104,37	168,80	124,12	166,36	108,28
2017	122,21	158,73	105,46	178,56	108,30	158,23	95,05
2018	131,28	175,87	111,49	184,27	116,75	164,23	99,88
2019	143,85	196,19	118,92	192,48	124,68	168,49	105,28
Темпи приросту (ланцюгові) показників, що характеризують розвиток світового круїзного ринку %							
2013	-	-	-	-	-	-	-
2014	5,52	9,21	4,22	25,19	10,21	20,47	5,33
2015	5,03	17,73	1,68	25,00	6,38	25,00	1,93

2016	2,08	10,12	-1,50	7,86	5,87	10,47	0,85
2017	8,02	12,11	1,04	5,78	-12,75	-4,89	-12,22
2018	7,43	10,80	5,72	3,20	7,80	3,79	5,08
2019	9,57	11,55	6,67	4,45	6,79	2,59	5,41

Якщо світова економічна криза, що торкнулася практично всі сфери економічної діяльності, справила свій вплив на північноамериканський круїзний ринок (2017 р. характеризується зниженням як доходів круїзної індустрії, так і числа зайнятих в галузі), то Європейська круїзна індустрія не зазнала істотних змін, а скоріше, навпаки, посилила свої конкурентні позиції на світовому ринку [36]. Зростання пасажиромісткості і впровадження прогресивних технологій сприяли скороченню питомих витрат у розрахунку на одне пасажирське місце, що в свою чергу дозволило морським круїзам конкурувати з наземними турами і підвищило фінансову стійкість Європейського круїзного бізнесу [57].

Слід зазначити, що одним з найважливіших показників, що визначають конкурентоспроможність круїзного продукту на світовому ринку, є продуктивність праці працівників, зайнятих у сфері круїзного туризму, оскільки саме від їх знань, досвіду і компетенцій залежать якісні та кількісні результати функціонування круїзного туристського ринку в цілому (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Співвідношення темпів зростання продуктивності праці зайнятих у круїзній індустрії Північної Америки та Європи

Роки	Продуктивність праці працівників, тис.дол./чол		Відносна величина порівняння	Ланцюгові темпи зростання продуктивності праці	
	Північна Америка	Європа		Північна Америка	Європа
2014	102,68	137,68	1,34	104,63	103,92
2015	107,16	137,68	1,28	104,36	100,00
2016	112,49	134,43	1,20	104,97	97,64
2017	111,82	149,51	1,34	99,40	111,22
2018	114,72	148,66	1,30	102,59	99,43

Сільське господарство, гірничя промисловість та	0,172	0,1	16,018	5,1	4	0,1	306	3,1
Виробництво товарів, у тому числі:	36,648	24,0	71,719	22,7	1486	31,9	2788	28,4
Продукти харчування та	2,095	1,4	5,022	1,6	64	1,4	163	1,7
Текстиль та одяг	1,608	1,1	4,870	1,5	43	0,9	132	1,3
Папір та друкована	1,114	0,7	4,280	1,4	44	0,9	155	1,6
Нафтові та хімічні речовини	0,989	0,6	3,835	1,2	65	1,4	206	2,1
Камінь і скло	0,186	0,1	1,310	0,4	7	0,1	48	0,5
Метал	2,600	1,7	10,954	3,5	79	1,7	367	3,7
Машина	2,584	1,7	5,111	1,6	87	1,9	197	2,0
Електричні машини	1,591	1,0	4,841	1,5	61	1,3	206	2,1
Суднобудування (транспортне обладнання)	21,700	14,2	26,338	8,4	966	20,8	1162	11,8
Інше виробництво	2,181	1,5	5,158	1,6	70	1,5	152	1,6
Оптова та роздрібна	9,701	6,3	28,064	8,9	188	4,0	487	5,0
Услуги гостинності	6,384	4,2	16,126	5,1	143	3,1	361	3,7
Послуги з транспортування, в тому числі:	21,339	13,9	41,314	13,1	770	16,6	1566	16,0
Авіаційний транспорт	5,704	3,7	6,420	2,0	276	5,9	315	3,2
Транспортні перевезення	13,644	8,9	19,798	6,3	444	9,6	663	6,8
Інші послуги транспорту	1,991	1,3	9,632	3,1	50	1,1	343	3,5
Інформаційні послуги	-	-	5,464	1,7	-	-	245	2,5
Фінансові та комерційні послуги, в тому числі:	12,322	8,1	61,214	19,4	472	10,2	2230	22,8
Фінансові та ріелторські	0,989	0,6	9,117	2,9	82	1,8	636	6,5
Комерційні послуги	1,333	7,5	52,097	16,5	390	8,4	1594	16,3
Персональні та урядові	9,487	6,2	24,086	7,6	264	5,7	747	7,6
Витрати круїзних ліній	56,959	37,2	56,959	18,1	1317	28,4	1317	13,4
Всього	153,012	100,0	315,500	100,0	4,644	100,0	9802	100,0

Як свідчать представлені дані, за період з 2013-2019 рр. прямі доходи європейської круїзної індустрії збільшилися на 80 %, при цьому найбільше зростання (більш, ніж в 2 рази) спостерігалось з надання послуг з

транспортування туристів і торгівлі товарами довготривалого і короткострокового користування (темп зростання склав 246,5%).

Беручи до уваги соціальну спрямованість круїзного туризму, автором була проведена оцінка ступеня впливу кількості європейських туристів, які здійснили круїзний вояж (x_1), і числа морських портів, оснащених спеціалізованим обладнанням для прийому круїзних суден (x_2), на кількість зайнятих в круїзній індустрії (Y).

В результаті було отримано наступне рівняння зв'язку:

$$Y = -2,11741 + 0,019264 x_1 + 0,13805x_2 R = 0,867657 \quad (2.1)$$

Згідно з отриманими даними, найбільший вплив на підвищення зайнятості надає будівництво нового порту, яке сприяє створенню 138 додаткових робочих місць із середньою заробітною платою 2800 євро на місяць (на одне робоче місце в порту створюється 5 робочих місць в місті). Значення коефіцієнтів еластичності свідчать, що завдяки збільшенню кількості круїзних туристів на 1 %, підвищується зайнятість в круїзному секторі на 0,36 %, а з ростом числа портів на 1 %, відбувається збільшення працюючих в круїзній індустрії на 0,75 %.

Враховуючи загальний внесок всіх європейських країн в індустрію круїзів і галузеву структуру дохідної частини круїзного бізнесу, було виявлено їх взаємозв'язок з числом туристів, що відправилися в круїз (табл. 3.5).

Таблиця 2.5

Вплив числа туристів, що відправилися в круїз, на рівень доходів від круїзного туризму в Європі

Види економічної діяльності	Структура прямих доходів, %	Вплив кількості круїзних туристів на рівень прямих доходів			Структура сукупних доходів, %	Вплив кількості круїзних туристів на рівень сукупних доходів		
		Рівняння зв'язку	Коефіцієнт детермінації (R ²)	Індекс кореляції (R)		Рівняння зв'язку	Коефіцієнт детермінації (R ²)	Індекс кореляції (R)
Сільське господарство, гірнича	0,12	$7,9317+0,0013x$	0,3642	0,6035	5,79	$175,4214+0,3384x$	0,8576	0,9261
Виробництво товарів	46,07	$1217,3221+1,1041x$	0,7485	0,8652	34,76	$2027,0379+2,0383x$	0,7507	0,8665
Оптова та роздрібна торгівля	4,71	$147,3317-0,1440x$	0,9690	0,9844	5,88	$678,6995-0,4858x$	0,9734	0,9866
Услуги з	23,35	$388,6465-0,6657x$	0,9769	0,9884	21,57	$669,1991-1,5189x$	0,9288	0,9637
Послуги гостинності	2,77	$50,5442+0,0616x$	0,6964	0,8345	3,35	$33,8394-0,2165x$	0,9428	0,9710
Фінансові та комерційні послуги	9,69	$372,8757+ 0,1932x$	0,8208	0,9060	23,79	$898,9987-1,6334x$	0,9813	0,9906
Побутові послуги	4,49	$269,7039-0,1515x$	0,9307	0,9647	4,86	$485,5814-0,3693x$	0,9632	0,9814
Круїзні лінії	8,81	$162,2961+0,2045x$	0,8472	0,9205	-	-	-	-
Загальний економічний ефект	100,00	$954,3591+2,5361x$	0,8841	0,9403	100,00	$563,8587-6,6005x$	0,9373	0,9682

Можна виділити 3 ключових напрямки, що формують доходи і ринок робочої сили в круїзному бізнесі, це: виробничий сектор, що охоплює майже половину прямих надходжень; надання транспортних послуг включають АВІА/залізничні перевезення до місця початку або закінчення круїзу і автомобільні перевезення в процесі переміщення пасажирів при прибутті круїзного лайнера в порт (більше 20 %); надання фінансових і комерційних послуг туристам, членам екіпажу і круїзним операторам (близько 10% в загальному обсязі прямих доходів і більше 20% в структурі сукупних доходів) (рис. 2.1, 2.2).

Так, збільшення круїзних туристів на 1 тис. чол. принесе більше 1 млн. євро прямого доходу і близько 2 млн. валового доходу виробничого сектора. Надання послуг з транспортування 1 тис. туристів сприятиме отриманню сукупного доходу в розмірі півтора млн. євро, надання фінансових і комерційних послуг пасажирам і членам екіпажу генерує близько 1,6 млн.євро [58].

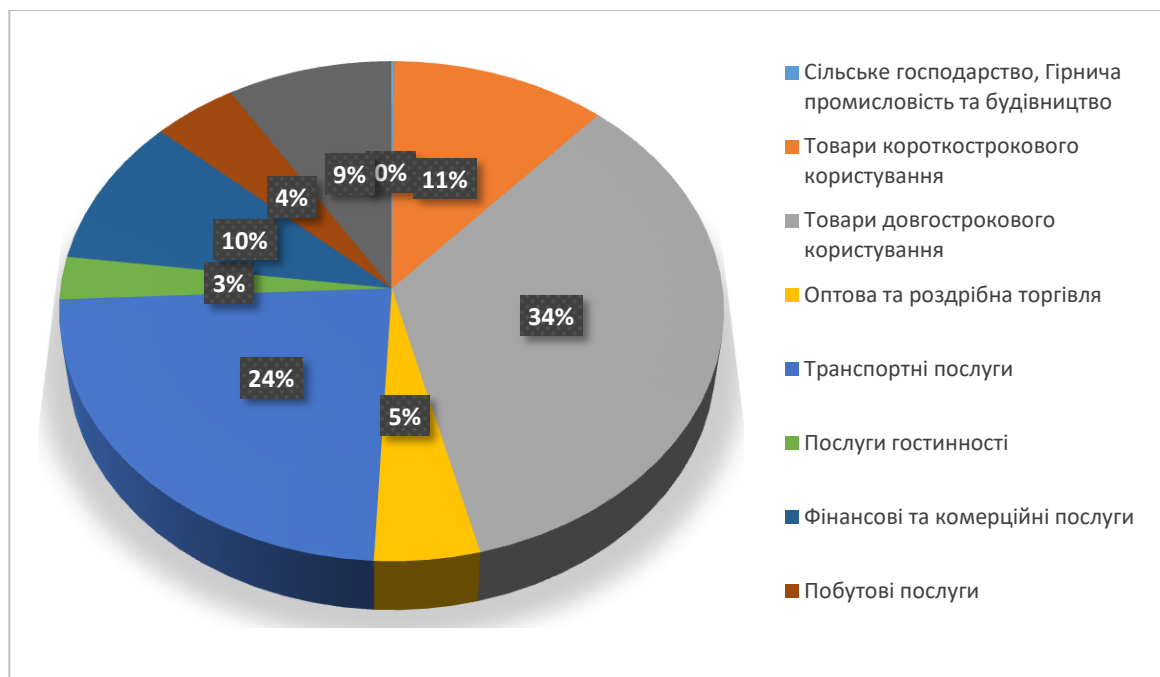


Рисунок 2.1. Структура прямих доходів європейської круїзної індустрії, %

Оцінюючи динаміку загального впливу кількості європейських круїзних пасажирів на отримання прямих доходів окремих галузей, задіяних у круїзному секторі Європи, необхідно відзначити тісну залежність між даними показниками. Навіть, незважаючи на незначну зв'язок між числом круїзних туристів і рівнем прямих доходів сільського господарства, гірничої промисловості та будівництва (36,42 % варіації рівня доходів обумовлені кількістю подорожуючих на круїзних судах), при оцінці валового доходу ця залежність суттєво зростає, що пояснюється більшою мірою непрямим впливом даних секторів на результативність круїзного туризму. Мультиплікаційна ефективність круїзного бізнесу зумовлює отримання значного сукупного економічного ефекту від його розвитку, який становить 6,6 млн. євро на кожну тисячу круїзних туристів.

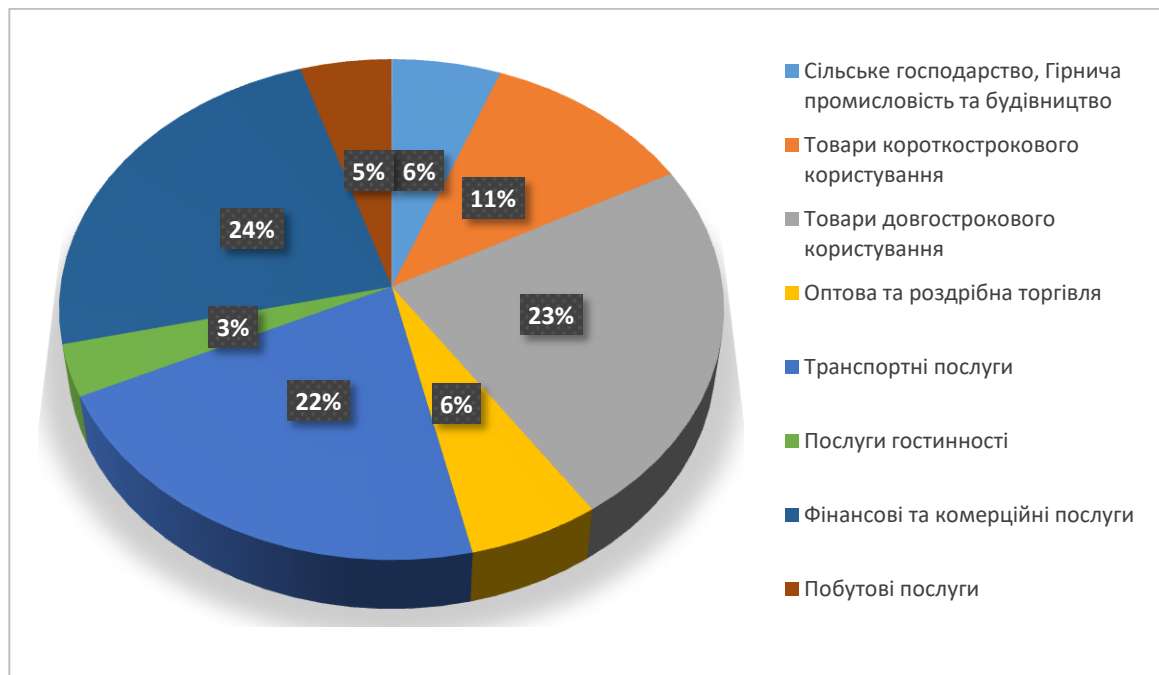


Рисунок 2.2. Структура сукупних доходів європейської круїзної індустрії, %

Розглядаючи структуру трьох найбільш успішних круїзних дестинацій (Італії, Німеччини та Франції), слід зазначити, що в цілому при збереженні певних пропорцій, властивих даному виду економічної діяльності, структурний

склад галузей, які беруть участь у формуванні круїзного туристського продукту, видозмінюється відповідно до специфічних особливостей окремо взятої країни, вельми незначно (рис. 2.3).

Отже, усереднена за всіма видами діяльності структура вкладу круїзної індустрії в економіку європейських країн може виступати як базова структурна модель в системі управління розвитком круїзного туризму в Україні. Крім того, орієнтація на світові тенденції і закономірності розвитку круїзного ринку створить основу для формування власного привабливого круїзного продукту і забезпечить зростання прибутковості всіх секторів, задіяних в його створенні.

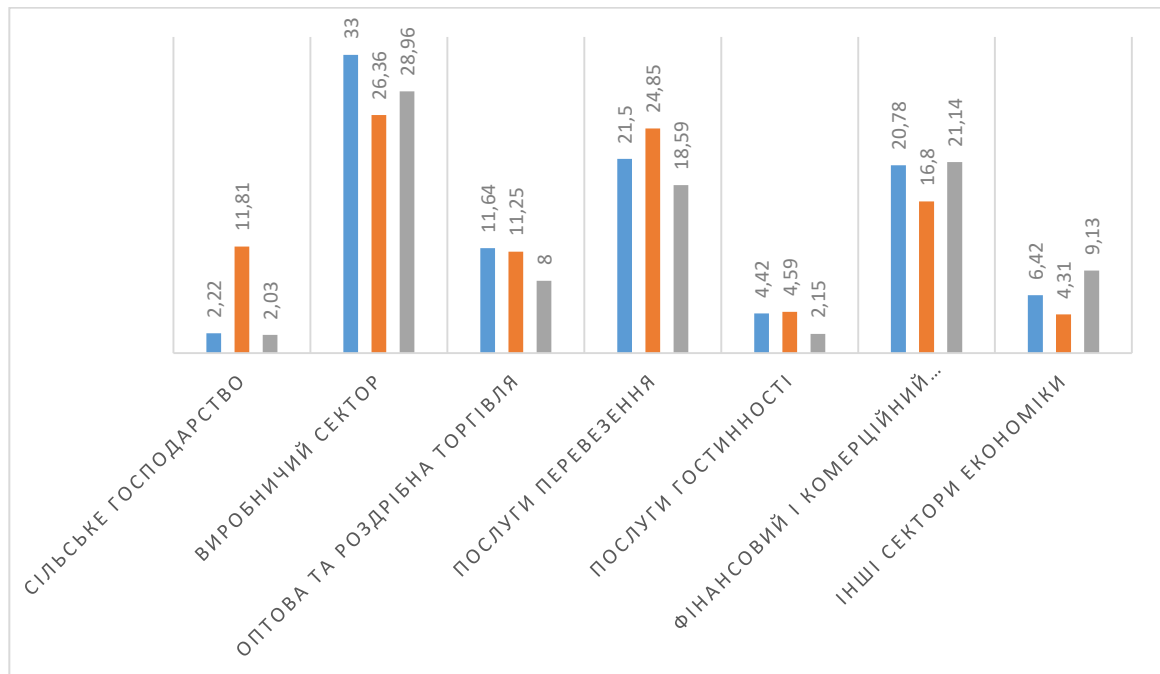


Рисунок 2.3. Структурний склад галузей, задіяних у формуванні круїзного туристського продукту, найбільш успішних круїзних дестинацій.

У XXI столітті, криза, викликана COVID-19, поставила учасників круїзного туризму у тяжке становище і фактично призупинила цей один з найважливіших секторів світової сфери туризму. Акції основних круїзних підприємств різних країн стрімко знижувалися, а багато інших круїзних підприємств понесли мільярди збитків, втративши понад 70 % своєї вартості, беручи в борг, щоб

рефінансувати або продати свої кораблі іншим компаніям, на сподівання відправитися у плавання в наступному році. І у багатьох країнах була потрібна підтримка з боку державної влади, для того, щоб, круїзні підприємства мали змогу вирішити виникаючі серйозні проблеми, і тим самим дати час та можливість, для відновлення круїзного туризму. Першою країною де майже відновився круїзний туризм – це Сполученні Штати Америки (США), в круїзних регіонах Маямі і Південної Флориди. Порт Маямі – найбільш завантажений круїзний порт у світі, а Південна Флорида також виступає центром найбільших круїзних компаній, де працює понад 10 000 співробітників [11].

Таким чином, виявлені сучасні тенденції і закономірності розвитку круїзного ринку шляхом послідовного аналізу перспектив його зростання і результатів діагностування маркетингового середовища; виділені ключові напрямки, що формують доходи і ринок робочої сили в круїзному бізнесі, до яких відносяться: виробничий сектор; надання транспортних послуг; надання фінансових і комерційних послуг туристам і членам екіпажу. Встановлено, що структурний склад галузей, які беруть участь у формуванні круїзного туристського продукту, видозмінюється відповідно до специфічних особливостей окремо взятої країни, незначно, що дозволяє розглядати його як базову структурну модель в системі управління розвитком круїзним туризмом в Україні.

2.3 Оцінка діяльності центрів розвитку круїзного туризму

Морські порти нерозривно та історично пов'язані з розвитком судноплавства, на місцезнаходження яких впливають географічні, гідрографічні та гідрологічні, технічні, економіко політичні, соціально-культурні чинники, а також наявність тяжіючих наземних районів, культурних і промислових

центрів, наземних комунікацій, транспортних шляхів [33]. Особливі вимоги висуваються до морських пасажирських портів, що обумовлено складністю самого процесу прийому круїзного судна з великою кількістю пасажирів (10006000 чол.), для обслуговування яких потрібні спеціальні причали в глибоководній гавані (мінімум 10-12 м) з терміналами для митних, імміграційних, санітарних контрольних-пропускних пунктів, а також служб безпеки. При цьому термінали повинні мати значну пропускну здатність і бути належно обладнані для реєстрації пасажирів та їх багажу, здійснення туристських формальностей, поруч з ними повинні розташовуватися значущі площі для стоянки туристських автобусів, на яких здійснюється наземне обслуговування пасажирів [31].

У світовій практиці використовується виділення трьох типів портів, що базується на певних характеристиках [20]:

1. Базовий порт (home-port) – порт, що є початковою або завершальною точкою круїзу. У ньому проводиться посадка або висадка пасажирів, порт володіє всією необхідною інфраструктурою, готельними та розважальними комплексами, причальними стінками для круїзних суден. Постійний базовий порт може забезпечити використання основних можливостей з працевлаштування, а також надавати видовишно-розважальні програми для туристів. Базовий порт, крім витрат туристів на оглядові автобусні екскурсії, місцеві водні екскурсії уздовж узбережжя з відвідуванням курортів і тематичних парків, придбання сувенірів тощо, має додатковий дохід у вигляді надання послуг з розміщення туристів в готелях на березі на етапі прибуття і завершення круїзу, трансфер в аеропорт або до терміналу іншого засобу перевезення і ін. Крім того, значну частку доходів становить надання послуг з технічного обслуговування суден і постачання необхідної провізією.

1. Порт призначення (call-port) – порт, в який заходять круїзні судна під час круїзу, його основними характеристиками є технічні можливості для

прийому круїзних суден, наявність пам'яток і туристських об'єктів, що представляють інтерес для відпочиваючих.

2. Комбінований порт (hybrid port) – похідний з двох попередніх категорій: є початковою або кінцевою точкою для деяких круїзних маршрутів, і в той же час діє як проміжна точка для інших маршрутів.

Однак, незважаючи на той факт, що круїзний туризм є значущим фактором національного економічного зростання, в Чорноморському регіоні як України, так і Росії він представлений лише в якості побічного джерела доходу декількох портів, які мають технічні можливості для прийому круїзних суден – це Одеський, Ялтинський, Севастопольський і Сочинський морські торговельні порти. Кримські морські порти Керчі, Феодосії та Євпаторії, а також російські чорноморські порти Анапа і Новоросійськ беруть участь в процесі обслуговування круїзних суден опосередковано, так як не мають технічних можливостей для організації даного перспективного напрямку бізнесу. Крім того, рівень якості портової інфраструктури в регіоні Чорного моря України та Росії у багато разів відстає від рівня інших країн (Україна займає 96 позицію в рейтингу серед 142 країн, з кожним роком збільшуючи розрив: 2016 р. – 87, 2017 р. – 80, 2018 – 94 місце; Росія незначно перевершує Україну, перебуваючи на 93 позиції в рейтингу), що, перш за все, обумовлено низьким рівнем диверсифікації, недостатньою взаємодією між різними видами транспорту і відсутністю мультимодальної логістичної інфраструктури.

Разом з тим, за останнє десятиліття активність керівництва Одеського морського порту призвела до певних позитивних результатів. Порівнюючи частку суднозаходів іноземних лайнерів в українські та кримські порти, слід зазначити практично однаковий інтерес круїзних операторів до Одеського та Ялтинського морських портів (табл. 2.7). У той же час, необхідно звернути увагу, що на тлі загальної позитивної динаміки в 2011 р. спостерігається зниження заходів круїзних суден в Ялтинський морський порт. Дана обставина

пов'язана, по-перше, з виходом Ялтинського порту зі складу членів міжнародної круїзної організації MedCruise (Одеса і Севастополь до теперішнього часу є членами Асоціації) через кризовий стан порту і неможливість проводити своєчасну оплату членських внесків; по – друге, відсутністю зацікавленості з боку місцевої влади у розвитку круїзного туризму, їх небажанням витратити час і сили на гідну організацію прийому круїзних туристів, аргументуючи це разової навантаженням на інфраструктуру міста, проблемами комунальних служб щодо утилізації побутових відходів, недостатністю автобусного парку і гідів-перекладачів, здатних якісно представити матеріал про пам'ятки міста, і т. п.

Таблиця 2.6

Приріст суднозаходів круїзних лайнерів і круїзного пасажиропотоку портів
України, %

Роки	Темпи приросту суднозаходів круїзних лайнерів в порти України, %				Темпи приросту круїзного пасажиропотоку, %			
	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Загальний приріст суднозаходів	ОМТП	ЯМТП	СМТП	Загальний приріст пасажиропотоку
2008	-12,12	-3,13	-	-7,69	-8,06	5,00	-	-3,39
2009	24,14	-9,68	-	6,67	-2,72	8,57	-	1,66
2010	44,44	7,14	-	53,13	65,22	7,46	-	51,27
2011	5,77	-3,33	62,50	12,24	3,20	-4,49	61,82	4,81
2012	-3,64	3,45	7,69	0,91	6,19	15,38	-7,87	7,22
2013	24,53	53,33	7,14	27,93	24,36	27,41	7,32	23,74
2014	4,55	32,61	56,67	24,65	2,90	-2,03	100,00	8,82
2015	8,70	8,20	8,51	8,47	22,65	13,65	15,91	19,30
2016	-22,67	1,52	-1,96	-8,85	-31,04	-9,40	0,98	-21,17
2017	24,14	14,93	-16,00	9,14	44,22	35,16	-18,93	30,57
2018	2,78	-12,99	-9,52	-6,28	10,77	-2,56	-34,73	1,81
2019	8,11	10,45	-7,89	5,59	20,24	30,42	-3,67	21,54

Середні темпи приросту,	7,61	7,23	9,11	9,31	10,65	9,52	7,45	10,78
-------------------------	------	------	------	------	-------	------	------	-------

Разом з тим, за оцінками аналітиків круїзного ринку, Ялта займає перше місце серед усіх чорноморських країн за рівнем туристської привабливості і є стратегічним центром для круїзних операторів при формуванні маршрутної сітки круїзів і організації програм відпочинку туристів на березі.

Таблиця 2.7

Розподіл круїзного пасажиропотоку і суднозаходів круїзних лайнерів по портах України, %

Роки	Структура суднозаходів круїзних лайнерів по портах України, %			Структура круїзного пасажиропотоку по портах України, %		
	ОМТП	ЯМТП	СМТП	ОМТП	ЯМТП	СМТП
2008	50,77	49,23	-	64,29	35,71	-
2009	48,33	51,67	-	61,18	38,82	-
2010	56,25	43,75	-	58,55	41,45	-
2011	53,06	30,61	16,33	63,94	29,45	6,61
2012	50,00	26,36	23,64	62,96	26,83	10,21
2013	47,75	27,03	25,23	62,35	28,88	8,77
2014	46,48	32,39	21,13	62,66	29,73	7,61
2015	38,98	34,46	26,55	59,25	26,77	13,98
2016	39,06	34,38	26,56	60,92	25,50	13,58
2017	33,14	38,29	28,57	53,29	29,31	17,40
2018	37,70	40,31	21,99	58,86	30,34	10,80
2019	41,34	37,43	21,23	64,04	29,03	6,93

Нерозуміння значущості розвитку круїзного туризму і його вкладу в дохідну частину місцевого бюджету (насамперед, за рахунок зростання

підприємницької активності і рівня життя місцевого населення), корупція в органах місцевої влади, з одного боку – визначили негативний імідж кримського курорту в зарубіжних засобах масової інформації, а з іншого - акцентували увагу регіонального керівництва на необхідність зміни туристської політики в галузі круїзного бізнесу, що сприяло вжиттю низки заходів з подолання інформаційного вакууму і підтримання престижу регіону, а також зміни тарифної політики в сфері круїзного судноплавства, що відразу відбилося і на зростанні заходів круїзних лайнерів в українські порти (загальний приріст склав 6% в 2019 р.в порівнянні з 2018 р.).

Отже, незважаючи на істотне поліпшення показників розвитку круїзного туризму, потенціал українських портів використовується вкрай неефективно. Так, доходи від круїзних перевезень Одеського морського торгового порту складають всього 2% від загального обсягу реалізованих портових послуг, при цьому можливості порту дозволяють приймати до 4 млн. чол., тобто на сьогоднішній день причал Одеського морського вокзалу задіяний всього на 3%.

Крім вищевикладених проблем, існують технічні обмеження для прийому круїзних суден в українських портах. Прийом великих круїзних теплоходів в Одеському порту обмежений пропускною здатністю протоки Босфор, що не дозволяє приймати судна висотою більше 54 м. внаслідок чого, найбільшу частку в суднозаходах транзитних круїзних суден займають теплоходи пасажиромісткістю до 500 чол., в той час, як у всьому світі Середня пасажиромісткість круїзного судна становить 3000 тис. чол.; крім того, останнє десятиліття позначило яскраво виражену тенденцію до превалювання лайнерів більшого тоннажу і пасажиромісткості (до 7000 чол.) з максимально широким асортиментом послуг на борту.

Ефективна діяльність у сфері круїзного бізнесу залежить від комплексної взаємодії Адміністрації морських портів з круїзними операторами, що забезпечують реалізацію круїзних турів і беруть участь в процесі організації

круїзу, до яких відносяться [17]:

- туроператори, що створилися саме для здійснення підприємницької діяльності на ринку класичних морських круїзів, і спеціалізуються виключно в цій галузі;

- багатопрофільні туроператори, що займаються різними видами туризму, для яких морські круїзи спочатку були основним, або одним з основних напрямків діяльності;

- туроператори, які не організують чартерів, але спеціалізуються на роботі з індивідуальною заможною клієнтурою;

- компанії, що вийшли на ринок морських круїзів у міру розвитку свого бізнесу, пов'язаного з діяльністю на масових, пляжних або екскурсійних напрямках;

- туроператори, що займаються спеціальними видами круїзів, наприклад, експедиційними або ретро-круїзами;

- туроператори, що спеціалізуються на обслуговуванні пасажирів круїзних суден, які прибули в чорноморські порти.

Слід зазначити, що в Україні круїзні оператори представлені більшою мірою багатопрофільними туроператорами і туроператорами, що спеціалізуються на обслуговуванні пасажирів круїзних суден, які сконцентровані у великих туристських центрах. При цьому, практично всі туроператори є агентами зарубіжних круїзних компаній, надаючи послуги з реалізації морських круїзів по Північній Європі, Карибському і Перському басейнах, Середземному і Чорному морях, упускаючи можливість отримання додаткового прибутку і підвищення свого конкурентного статусу на круїзному ринку.

Так, Міжнародна круїзна Асоціація (Cruise Lines International Association) в результаті дослідження доходів і витрат круїзних компаній і витрат туристів на організацію морської подорожі виявила, що в середньому дохідна частина

круїзної лінії від обслуговування одного пасажира (дані 2011 р.) становить 1728 \$, а видаткова - 1543 \$, таким чином, кожен турист за період здійснення круїзу приносить прибуток у розмірі 185 \$ (табл. 2.8) [70].

Таблиця 2.8

Структура формування доходів і витрат на одного туриста [58]

Статті доходів / витрат	Доходи / витрати круїзної компанії, \$	Структура доходів / витрат, %
Доходи круїзної компанії		
Вартість круїзного туру	1311	75,87
Витрати пасажира не входять у вартість туру, в тому числі:	417	24,13
- казино і бари	222	12,85
- берегові екскурсії	81	4,69
- спа-процедури	40	2,31
- інші витрати	74	4,28
Сукупні доходи	1728	100,00
Витрати круїзної компанії		
Операційні витрати	251	16,27
Агентська комісія	225	14,58
Вартість палива	221	14,32
Корпоративні операційні витрати	200	12,96
Заробітна платня	190	12,31
Амортизація	166	10,76
Харчування	104	6,74
Інші судові витрати	76	4,93
Транспортні витрати	57	3,69
Процентні платежі	53	3,43
Загальні витрати	1543	100,00
Прибуток до оподаткування	185	10,71

Враховуючи, що середнє завантаження судна становить 80%, а середня пасажиромісткість – 2000 чол. (як вже було зазначено, на сьогоднішній день підвищеним попитом користуються Круїзні лайнери пасажиромісткістю понад 6000 чол., з екіпажем судна – близько 2000 чол.), прибуток круїзної компанії до оподаткування від одного рейсу становить близько 300000\$, що є підставою для активізації уваги до даного перспективного напрямку бізнесу.

Таким чином, економічна оцінка результативності діяльності морських портів показала, що, незважаючи на зростання круїзного суднообігу, потенціал українських і кримських портів використовується вкрай неефективно, що обумовлено технічними обмеженнями для прийому круїзних суден, низьким рівнем диверсифікації, недостатньою взаємодією між різними видами транспорту і відсутністю мультимодальної логістичної інфраструктури.

Невідповідність рівня розвитку круїзного туризму в Україні загальносвітового актуалізує доцільність використання міжнародного досвіду розвитку круїзної індустрії та портової інфраструктури зокрема, який підкреслює необхідність в об'єднанні зусиль в області просування морського туризму з адміністраціями сусідніх чорноморських портів для розробки спільних круїзних маршрутів та підвищення привабливості регіону для туристів і круїзних операторів.

РОЗДІЛ 3. СТРАТЕГІЧНИЙ РОЗВИТОК КРУЇЗНОГО ТУРИЗМУ

3.1 Конкурентні переваги круїзного туризму

Важливо враховувати, що круїзний туризм, і особливо сучасні сегменти з великими і мега-суднами, являє собою невід'ємну складність у застосуванні сталого туризму, враховуючи його великомасштабне відвідування в короткі періоди. У багатьох випадках справжня взаємодія між відвідувачем та місцевою спільнотою, яка також користується приймаючою спільнотою, неможлива для тисяч туристів одночасно без серйозних порушень. Таким чином, круїзний туризм берегові екскурсії до об'єктів спадщини будуть відрізнятися від кращих практик для інших форм туризму спадщини.

Полемічні або парадоксальні питання сталого туризму висувуються на перший план в круїзному туризмі. Необхідний збалансований підхід, спрямований на мінімізацію ризиків. Приклади дискусій, що мають відношення до круїзного туризму:

– стійкий туризм прагне до того, щоб місцева спільнота отримувала максимальну вигоду, але зацікавлені сторони не завжди хочуть, щоб круїзні пасажери або порушували їх спосіб життя. Круїзний туризм не завжди буде

життєздатним варіантом або туристичним сегментом для деяких спільнот і напрямків;

– діяльність анклаву піддається критиці, коли туристи не залишають судно під час транзитного порту заходу і не приносять користі місцевій економіці або недостатньо добре знайомляться з пунктом призначення. У той же час круїзний туризм піддається критиці за забруднення навколишнього середовища і пробки на дорогах через масштаб відвідувань. Якщо надмірні потоки відвідувачів круїзних пасажирів викликають наслідки в пункті призначення, то це може бути практичним компромісом;

– круїзні лінії критикуються за будь-які пов'язані з ними негативні наслідки, але недостатньо уваги приділяється тому, щоб притягнути до відповідальності тисячі людей, що висаджуються на берег, які колективно викликають наслідки для того, щоб стати круїзними пасажирами;

– зусилля повинні бути в рівній мірі зосереджені на пасажирів і каналах поширення круїзного туризму;

– стверджується, що круїзний туризм приносить менший дохід на одного пасажирів, ніж нічні туристи в пункті призначення, але ці критичні зауваження часто не враховують витрати і наслідки будівництва інфраструктури, маркетингу пункту призначення і функціонування допоміжних служб, необхідних для польотів і розміщення аналогічного числа нічних туристів. Круїзи можуть забезпечити туризм і економічну вигоду в місцях, які в іншому випадку були б недоступні по дорозі або повітрям;

– круїзні лінії критикуються за стратегії максимізації витрат пасажирів в рамках своїх операційних угод. Однак структура круїзного туризму, що забезпечує два найбільш фундаментальних компоненти, що визначають туризм-подорож до місця призначення і нічліг, - відрізняється від інших видів туризму з двох причин, які слід враховувати:

– круїзні судна знецінюються, в той час як готельні та готельні об'єкти-це

нерухомість, яка, як правило, дорожчає. Круїзні судна не представляють для пункту призначення таких же ризиків, як спекуляція нерухомістю; і

– круїзні судна вирішують загадку низької рентабельності вхідних пасажирських перевезень. Мало хто зацікавлений скаржитися на те, що авіакомпанії, які прибувають до пунктів призначення, можуть бути іноземними власниками або що вони не направляють свої пасажирські доходи в місцеву економіку.

– аргументи проти круїзного туризму часто розробляються з чисто туристичної точки зору, а не з точки зору судноплавства. Круїзи згадуються для створення значного впливу на морське навколишнє середовище, але вони не розглядаються спільно з вантажними суднами, поромами та іншими суднами в тих випадках, коли вплив аналогічно і результуюча економічна діяльність має набагато менший потенціал для створення економічних мультиплікаторів.

Ці питання повинні розглядатися в більш широкому контексті сталого розвитку країни призначення. У випадку круїзного туризму деякі концепції сталого туризму будуть менш точними і створять компроміси, але напрямки та зацікавлені сторони не повинні перешкоджати їх застосуванню. Це загальна проблема сталого туризму. Масовий туризм розглядається як несумісний зі стійким туризмом в значній мірі промисловістю. Принципи сталого розвитку часто застосовуються тільки до дрібномасштабних операцій або інших сегментів подорожей з особливими інтересами, таким як екотуризм. Однак принципи сталого туризму, що впливають з мотивації мандрівників відвідувати місця призначення, повністю узгоджуються з вигідним підходом до управління будь-яким напрямком і розвитку будь-якого виду туризму. Все частіше споживачі всіх типів цікавляться темами, пов'язаними з екологічними та соціальними проблемами, що породжують попит на стійкість і створюють ринкові ризики для компаній і напрямків, які не відповідають цим цінностям. Крім того, сталий розвиток – це концепція, яка стосується майбутнього планети,

а не тільки певних сегментів її населення.

Багато країн визнали важливість сталого розвитку в національній політиці та плануванні туризму. Це свідчить про регіональне усвідомлення важливості сталого туризму та зацікавленості в реалізації його концепцій. В даний час завдання полягає в тому, щоб об'єднати цю політику і рамки зі стратегіями розвитку круїзного туризму в кожній країні по всьому ланцюжку створення вартості.

На практиці загальна стратегія полягає в тому, щоб дестинації стимулювали програми сталого розвитку круїзного туризму. Стійкий туризм не повинен залежати від складних моделей або широкого планування. Багато дій можуть бути зроблені з мінімальними зусиллями, які забезпечують негайну вигоду для бізнесу, наприклад, підвищення ефективності використання енергії та води від операцій. За останні кілька десятиліть були досягнуті значні успіхи в перетворенні концепції сталого розвитку в дієві рамки, критерії та передову практику для туризму і особливо круїзного туризму. Керівництво ЮНВТО за показниками сталого розвитку туристичних напрямків містить наступні аспекти впливу круїзного туризму на туристичні напрямки та відповідні показники для їх моніторингу:

- отримання вигод для приймаючої спільноти;
- дохід;
- робота;
- капітальна підтримка з боку круїзних ліній для використовуваних об'єктів;
- безпека (включаючи митний та імміграційний контроль);
- контроль соціального та екологічного впливу на цільові туристичні об'єкти (у тому числі навчання пасажирів);
- надання причальних споруд для обслуговування круїзних суден, включаючи питання розміщення об'єктів для мінімізації потенційного впливу;

- водопостачання;
- утилізація та обробка відходів;
- вплив на послуги призначення та інфраструктуру;
- планування (включаючи сезонність і багаторазове прибуття);
- управління натовпом;
- захист коралових рифів і внесок в їх збереження.

Базуючись на концепції «Національного ромба» М Портера [52] як фундаментальній основі для виявлення конкурентних переваг, і, зіставляючи наявний ресурсний потенціал України, автором були виділені найбільш важливі фактори, що сприяють економічному зростанню як галузей і підприємств, задіяних в круїзної індустрії, так і країни в цілому.

Необхідно відзначити, що складові кожної грані ромба, які є основними детермінантами, являють собою набір обов'язкових умов, без яких ефективний розвиток круїзного туризму Неможливий [75]:

1. Умови для факторів.

Традиційно в економічній літературі виділяють три фактори: праця, земля і капітал. Однак, отримання конкурентної переваги на основі факторів залежить не стільки від їх наявності, скільки від їх ефективного використання. Згідно ієрархії факторів, всі фактори поділяються на основні і розвинені, загальні і спеціалізовані.

Як було зазначено раніше, до основних факторів, наявність яких є обов'язковою для розвитку круїзного туризму, відносяться: природні ресурси, кліматичні умови, географічне положення, некваліфікована робоча сила. Враховуючи вигідне геополітичне розташування (Україна знаходиться на перехресті транспортних шляхів і володіє найбільшою протяжністю морського узбережжя серед усіх країн Чорноморського регіону); значний рекреаційний потенціал: сприятливі кліматичні умови, цілющі мінеральні джерела, різноманітний рослинний і тваринний світ, багата історико-культурна спадщина

і потужний трудовий потенціал, країна має всі об'єктивні передумови для виходу на світовий круїзний ринок.

Розвинені фактори, що дозволяють досягти конкурентної переваги більш високого рівня, включають: наявність сучасної інфраструктури, висококваліфікованого персоналу, інформаційних ресурсів, завдяки яким формується імідж країни як успішної туристської дестинації. Аналізуючи стан розвинених факторів, необхідно акцентувати увагу на тому, що, незважаючи на наявний кадровий потенціал, що полягає в наявності кваліфікованих фахівців в області суднобудування, судноремонту, судноплавства і портового господарства; низький рівень розвитку інфраструктури; слабка власна інформаційна база про потенційних споживачів і ринки збуту круїзних турпослуг; відсутність статистичної, фінансової та іншої інформації, що дозволяє прогнозувати подальший розвиток українського круїзного ринку, не дозволяє в належній мірі використовувати наявні ресурсні можливості.

Загальні фактори частково дублюють дві попередні групи: географічне розташування, природно-ресурсний потенціал, кількість працездатного населення, наявність капіталу для організації та розвитку круїзного туризму. Україна характеризується зручним місцем розташування (вихід в Чорне і Азовське моря, а далі в Середземне море і Атлантичний океан); тривалим навігаційним періодом; наявністю значних мобілізаційних резервів відновлення матеріально-технічної бази; достатньою кількістю працездатного населення і дешевою вартістю робочої сили. Однак, висока капіталомісткість круїзного бізнесу і гостра нестача інвестиційних ресурсів українських підприємств стримує повноцінне використання даних факторів і зумовлює необхідність у державній підтримці та стимулюванні розвитку галузі.

Спеціалізовані фактори, що створюють довготривалу основу для конкурентної переваги, безпосередньо пов'язані зі станом розвитку морських портів, наявністю спеціалізованого персоналу, параметрами системи

планування та організації круїзних подорожей, науково-технічним і технологічним рівнем розвитку підприємств круїзної індустрії, особливостями потреб у подорожах з туристськими цілями різних соціальних груп, інтеграції круїзів з іншими видами туризму. Як стверджував М. Портер «держави домагаються успіху в галузях, найбільш сприятливих для створення спеціалізованих факторів виробництва» [54].

В Україні спеціалізовані фактори є найбільш слабкою ланкою: є 18 морських портів, проте тільки один володіє необхідною інфраструктурою для прийому великих круїзних суден (глибоководними причалами і сучасними пасажирськими терміналами); недостатня кількість спеціалізованого кваліфікованого персоналу, здатного в найкоротший термін організувати прийом великої кількості туристів (гідів-перекладачів, круїзних операторів, менеджерів круїзного бізнесу); нерозвинена система планування, організації та збуту круїзних туристських послуг обґрунтовують необхідність у розробці комплексу дієвих заходів щодо ефективного використання готівки та розвитку потенційних переваг.

2. Стан попиту.

Більш складним видається використання фактора попиту на внутрішньому ринку як джерела конкурентної переваги. Причому не в силу його відсутності, а внаслідок того, що попит на круїзний турпродукт до теперішнього часу в країні не сформований. На сьогоднішній день в Україні спостерігається ситуація прихованого попиту, що відображає неможливість задоволення потреб споживачів за рахунок наявних на ринку пропозицій; ті деякі туристи, які відправляються в морський вояж, користуються послугами зарубіжних компаній, що володіють великим досвідом і заслуженою репутацією в сфері круїзного бізнесу.

Разом з тим, аналізуючи динаміку круїзного пасажиропотоку, не можна не відзначити, що в 70-80-і роки ХХ століття пасажирський судообіг українських

портів в кілька разів перевищував сьогоднішні показники. Крім того, незважаючи на постійну конкуренцію між круїзними компаніями, їм вдавалося зберігати відносно високий рівень якості берегового обслуговування туристів і, головне, утримувати рівень тарифів за послуги, що надаються з досить високим відсотком рентабельності. Отриманий прибуток дозволяв організовувати підготовку і перепідготовку гідів, орендувати комфортабельні автобуси для проведення екскурсій, розробляти нові маршрути, тобто конкуренція в основному велася в напрямку підвищення якості послуг і авторитету компаній [36].

Як відомо, формування попиту на круїзний продукт і успішність його просування на ринок залежать від ретельності проведення аналізу особливостей його сприйняття потенційними споживачами, а також створення інформаційного поля, що обумовлює правильну оцінку ринкової ситуації, обґрунтування напрямів розвитку підприємств круїзного сектора оптимальних з точки зору їх ресурсних можливостей, вибір ефективних маркетингових інструментів стимулювання попиту. Також можливе досягнення конкурентної переваги за рахунок інтернаціоналізації попиту на внутрішньому ринку, коли віддається перевага зарубіжним споживачам, інтерес яких до України з кожним роком неухильно зростає, а нарівні з ним активізується інтерес до історичної та культурної спадщини Чорноморських держав. Досить сприятливий клімат, відносна стабільність і невисока вартість послуг підвищують привабливість країни і сприяють розвитку попиту на національний круїзний турпродукт за кордоном.

3. Споріднені та підтримуючі галузі.

Ця детермінанта, яка може не мати такої значної сили в інших секторах економіки, є дуже важливою для круїзної індустрії, так як її розвиток нерозривно пов'язане з цілим набором галузей, прямо або побічно задіяних в круїзному туризмі (їх значимість була розкрита в 1 розділі роботи), до найбільш

суттєвих з яких відносяться:

- транспорт і зв'язок;
- суднобудівна галузь;
- харчова промисловість;
- торгівля та громадське харчування;
- матеріально-технічне постачання і збут;
- Загальна комерційна діяльність щодо забезпечення функціонування ринку;
- всі галузі невиробничої сфери (охорона здоров'я, фінанси, кредит, страхування, культура і мистецтво і т.д.).

Україна має значний потенціал у кожній з наведених галузей. За своїм транзитним потенціалом країна займає одне з перших місць в Європі, що визначає особливу значимість розробки і проведення ефективної транспортної туристської політики. Високий науковий потенціал суднобудівного комплексу України, наявність власної сировинної бази, необхідних виробничих потужностей і кваліфікованих кадрів, багатопрофільність виробництва сприяють придбанню лідируючих позицій на світовому суднобудівному ринку, в тому числі на ринку малотоннажного круїзного суднобудування. В Україні налічується понад 40 галузей і підприємств харчової промисловості, розташованих повсюдно, серед яких провідні – цукрова, м'ясна, молочна, борошномельна, круп'яна, хлібопекарська, кондитерська, виноробна, що забезпечує здатність виробляти високоякісні напої і продукти харчування і відповідно їх реалізовувати [69].

4. Стратегія, структура і суперництво фірм.

Розглядаючи конкуренцію на внутрішньому ринку серед конкуруючих круїзних компаній, слід відзначити її двоякий характер: з одного боку - кількість організацій, що займаються безпосередньо круїзним бізнесом в Україні, досить незначно, з іншого – низький рівень внутрішнього попиту на

круїзні послуги, часто обумовлений низьким життєвим рівнем населення, змушує фірми до жорсткої боротьби за кожного потенційного клієнта. Дана обставина сприяє розвитку інноваційної складової туристських фірм, і дає потужний імпульс до вдосконалення асортименту пропонованих послуг, орієнтації на індивідуальні особливості кожного споживача і активізації пошуку нових інноваційних ідей і продуктів [62]. Так, круїзні компанії спеціально створюють цілі комплекси, що поєднують в собі дитячу, спортивно-оздоровчу, молодіжну інфраструктуру, також особлива увага приділяється пасажиром з обмеженими можливостями. Компанії-конкуренти запозичують один у одного прогресивні ідеї і розвивають їх, тим самим посилюючи свої конкурентні переваги.

Відповідно до теорії М. Портера, крім основних детермінантів важливим є і облік випадкових подій, до яких відносяться: значні зміни на світових фінансових ринках або обмінних курсів, різкі зміни цін на ресурси, несподіване підвищення або зниження світового або місцевого попиту, війни і теракти. Всі наведені події можуть надати як позитивний, так і негативний вплив на рівень попиту і конкурентоспроможність круїзного турпродукту і туристської дестинації в цілому, а також сприяти або перешкоджати ефективному розвитку круїзного туризму.

Беручи до уваги детермінанти конкурентних переваг, необхідно відзначити, що, незважаючи на наявність природно-ресурсного потенціалу, а також стрімке зростання круїзного туризму в світовому масштабі, Україна на сьогоднішній день залишається осторонь від даного процесу [76].

Крім того, ефективний розвиток круїзного туризму нерозривно пов'язаний інноваційною активністю підприємств, задіяних у створенні круїзного туристського продукту, і ризиками, що впливають на можливість здійснення інноваційних проектів у сфері круїзного бізнесу.

Фактори, що стримують здійснення інновацій в круїзній індустрії, можна

умовно розділити на дві основні групи – економічні та виробничі. На шляху реалізації нововведень підприємства круїзного бізнесу стикаються, перш за все, з економічними труднощами, найбільш вагомими з яких протягом усіх останніх років є недостатнє фінансування і відсутність державної підтримки [77].

У складі факторів виробничого характеру, що перешкоджають інноваційному розвитку підприємств, найбільше занепокоєння викликає брак кваліфікованого персоналу, обумовлений, як уже було зазначено, практично повною деградацією круїзної індустрії як такої, зважаючи на затяжну економічну кризу, в якій опинилася Україна після набуття своєї незалежності, і неефективного управління даним видом діяльності, що вплинуло на значний відтік кваліфікованих кадрів.

Разом з тим, визнання туризму пріоритетною галуззю економіки диктує необхідність використання всіх можливих важелів та інструментів підвищення ефективності його функціонування; тим більше, що показники розвитку туризму в Україні значно відстають від рівня розвитку більшості розвинених європейських країн.

3.2 Управління процесами стратегічного розвитку круїзного туризму

Стратегічний розвиток круїзного туризму має базуватися на встановленні та досягненні цілей кількісного та якісного характеру на основі тісної взаємодії зацікавлених осіб, що зумовлює системний підхід до їх реалізації.

Розглядаючи круїзний туризм як цілісну систему, що складається із сукупності динамічно пов'язаних структурних елементів, слід враховувати їх ієрархічний взаємозв'язок, значимість якої посилюється при декомпозиції системи, а також вплив внутрішніх і зовнішніх умов на результативність її функціонування, що призводить до двох аспектів вивчення системи – на макро і мікро – рівнях.

Вивчення круїзної індустрії в комплексі всіх її складових на макрорівні пов'язано з розглядом її елементів у взаємозв'язку з зовнішнім середовищем і факторами, що надають на неї вплив. Більшою мірою зовнішнє середовище формує імовірнісні зв'язки, що виражають непряму залежність, що не піддається чіткому визначенню в системі. Однак, найчастіше фактори зовнішнього середовища, незважаючи на опосередкований вплив, мають детермінований характер, що дозволяє однозначно визначити причину і наслідок [71]. Так, світова фінансова криза, зниження купівельної спроможності населення, збільшення цін на енергоносії сприяють збільшенню витрат на виробництво круїзного туристського продукту, що обумовлює або зростання ціни туру (що в свою чергу може відбитися на рівні попиту), або отримання меншої суми прибутку і зниження ефективності діяльності учасників круїзного ринку. При цьому зовнішнє середовище, будучи джерелом невизначеності, може протидіяти системі, надаючи як активний, так і пасивний вплив (зміна нормативно-правового поля, погіршення політичної обстановки, теракти, природні катаклізми, екологічні катастрофи, вичерпання стратегічних ресурсів, зміна демографічної структури населення). Антагонізм зовнішнього середовища обумовлює необхідність у формуванні стійкої структури, що визначає «технічний вигляд як всієї системи, так її підсистем, і елементів», який відповідає за «здатність системи до перерозподілу функцій у разі повного або часткового відходу окремих елементів, а, отже, надійність і живучість системи при заданих характеристиках її елементів» [73].

Мікрорівень забезпечує внутрішню взаємодію між підприємствами та їх підрозділами, безпосередньо впливає на функціонування круїзного сектора і пов'язаних з ним супутніх видів діяльності, формуючи основний процес по створенню круїзного туристського продукту.

Враховуючи складний ієрархічний взаємозв'язок структурних елементів і множинність проміжних ланок в круїзному туристському комплексі, для оцінки

відповідності бажаним результатам необхідно виділення певних критеріїв-ознак, що встановлюють параметри системного розвитку при заданих обмеженнях. При цьому обмеження виступають в якості узгодження між входом і виходом системи, підпорядковуючи їх цілям і потребам відповідних цільових аудиторій, тим самим створюючи в разі розбіжності певну проблемну ситуацію, без вирішення якої не буде досягнутий позитивний кінцевий результат.

Беручи до уваги специфіку створення круїзного туристського продукту, система взаємозв'язку його діючих частин підпорядкована принципу емерджентності і включає три важливих складових організаційних компонента: організація морської подорожі, організація обслуговування туристів на борту судна і організація обслуговування пасажирів на березі, кожен з яких володіє певними інтегративними і функціональними властивостями, має свої обмеження і є структурним елементом відповідних підсистем.

Так, до обмежень організації морської подорожі відносяться:

- віддаленість клієнтури від порту відправлення; можливість доставки туристів авіаційним або залізничним транспортом;
- кліматичні умови (тривалість періоду навігації, кількість сонячних днів, опади тощо), що обумовлюють сезонність і впливають на регулярність круїзів;
- вартість круїзу і супутніх витрат, пов'язаних з його організацією;
- глибини порту, від яких залежить можливість підходу великотоннажного круїзного судна;
- виробничі можливості морських портів з обслуговування круїзного судна, в тому числі пропускні спроможності терміналу;
- кількість портів заходу судна, відстань між портами, порядок відвідування портів, швидкість руху судна.

Обслуговування туристів на борту судна включає такі обмеження, як:

- місткість круїзного лайнера; клас кают;
- енергоспоживання круїзного судна;
- спеціалізація морського круїзу (екскурсійний, експедиційний, тематичний, ретро-круїз);
- система харчування пасажирів, прийнята на лайнері;
- наявність і місткість розважальних, спортивних та інших приміщень для організації дозвілля туристів.

Обслуговування пасажирів круїзного лайнера на березі обмежене наступними параметрами:

- рівень транспортної інфраструктури (кількість екскурсійних автобусів і маршрутів, таксі, якість дорожнього покриття, розвиток суміжних видів транспорту);
- ступінь привабливості регіону (природні, історико-культурні та інші пам'ятки, розважально-видовищні заходи тощо.);
- кваліфікаційний рівень екскурсоводів, гідів, рівень знання іноземних мов;
- час стоянки судна в порту.

Спираючись на теоретико-методологічні дослідження сучасних економістів, нами була запропонована система комплексного функціонування круїзної індустрії, що складається з п'яти базових підсистем, що лежать в основі внутрішньої структури системи: цільової, що забезпечує, керуючої і керованої підсистем і підсистеми наукового обґрунтування. При цьому в рамках забезпечує підсистеми були виділені функціональна та інформаційна підсистеми, які визначають умови функціонування круїзної індустрії і забезпечують зв'язок між основними параметрами входу і виходу процесу виробництва круїзного туристського продукту.

Центральною ланкою системи є підсистема наукового обґрунтування, що складається з таких компонентів, як: вивчення механізмів дії економічних

законів і законів організації процесу виробництва круїзного туристського продукту, застосування наукових підходів до управління цим процесом, використання принципів управління різними об'єктами, застосування сучасних методів і моделей управління.

Входом системи є всі види ресурсів, що використовуються в процесі створення круїзного продукту (природно-кліматичні, матеріально-технічні, кадрові тощо), а також законодавчі обмеження та вимоги міжнародних і державних стандартів, що визначають рівень якості надання туристських послуг [43].

Вихід системи – круїзний туристський продукт якісно нового рівня, здатний задовольнити потреби різноманітних ринкових сегментів і привернути увагу контактних аудиторій.

Взаємозв'язок між входом і виходом проявляється в створенні конкурентоспроможного продукту з максимально можливими якісними характеристиками, які забезпечують ефективне використання ресурсів, що знаходяться на вході системи, при мінімальних витратах на його виготовлення, що формують результативний вихід.

Цільова підсистема відповідає за реалізацію намічених результатів і служить орієнтиром для вироблення необхідних управлінських дій. На чолі цільової підсистеми – основна мета, що забезпечує гармонійний розвиток системних процесів, ієрархічними ланками якої є групи цілей, різні за термінами дії, змістом і пріоритетності.

Забезпечує підсистема містить кілька основних блоків, що визначають якість входу в систему і впливають на конструювання її каркаса. У складі забезпечує підсистеми знаходяться: ресурсне забезпечення, методичне забезпечення і правова база, що формує процеси організації круїзного туру.

Окремими блоками забезпечує підсистеми виступають функціональна та інформаційна підсистеми, кожна з яких відіграє особливу роль в процесі

створення круїзного туристського продукту.

Функціональна підсистема складається із сукупності основних функцій як способів досягнення поставлених цілей, що представляють алгоритм для їх реалізації. Якісною основою функціональної підсистеми є блок управління, що об'єднує процеси планування, організації, контролю, мотивації та координації діяльності системоутворюючих підприємств, за допомогою яких формуються управлінські взаємозв'язки і проявляються іманентно властиві їм принципи.

Інформаційна підсистема передбачає об'єднання інформаційних ресурсів, здатних забезпечити оперативне реагування на зміни у зовнішньому середовищі, і включає інформаційні бази даних, у складі яких маркетингова, виробнича, фінансова та кадрова інформація, банк моделей і методик, програмні способи та інтегровані системи [64].

Слід зазначити, що найбільш важливим компонентом інформаційної підсистеми є база даних, яка орієнтована на створення і аналіз інформації про цільову групу туристів, їх характеристики і потреби, тим самим забезпечуючи зворотний зв'язок між виробниками і споживачами круїзного туристського продукту і створюючи основу для планування і прогнозування пасажиропотоків.

За допомогою бази даних обґрунтовуються та встановлюються [69]:

- принципова структура пасажиропотоків за цілями поїздки і формою пред'явлення попиту;
- організаційно-комерційні форми реалізації туристських послуг;
- показники для оцінки і вимірювання пасажиропотоків, попиту на круїзні послуги, потреби в тоннажі і взаємозв'язок між ними;
- система обліку колективних та індивідуальних заявок на круїзно-туристські послуги пасажирського флоту;
- структура необхідної інформації про стан і розвиток туристських перевезень суміжними видами транспорту;

- методи прогнозування круїзного пасажиропотоку з урахуванням його структури та перспективи розвитку;
- склад, зміст і форма надання вхідної та вихідної інформації;
- системна технологія процесу прогнозування круїзного пасажиропотоку для визначення потреби в тоннажі і пасажиромісткості судна;
- порядок використання вихідної інформації для визначення капітальних вкладень і порівняння їх з ресурсними можливостями;
- техніко-економічне обґрунтування будівництва нових суден, розрахунок вартості будівництва і зіставлення її з ціною фрахту або оренди судна;
- система нормативів роботи суден на круїзних напрямках, якісні характеристики круїзного судна;
- параметри якості круїзного туристського продукту.

Слід зазначити, що організаційне забезпечення функціонування круїзної індустрії визначається параметрами системи і базується на структурному взаємозв'язку всіх ланок, що беруть участь в процесі створення круїзного туристського продукту: державних структур, місцевих органів влади, науки, фінансових аудиторій і громадськості, а також міжнародних організацій і асоціацій. Кожна ланка залежно від своєї функціональної приналежності надає прямий або непрямий вплив на формування системи круїзної індустрії, забезпечуючи інфраструктурну підтримку в межах зони свого впливу [79].

Так, в повноваженні державних структур знаходиться нормативно-правове забезпечення, координація діяльності туристських служб і відомств, розробка програм розвитку пріоритетних напрямків діяльності, підтримка і стимулювання інвестиційної та інноваційної активності підприємств і організацій круїзної сфери.

У круїзному туризмі в якості домінуючої організаційної ланки має виступити держава, яка шляхом прийняття відповідних організаційних, фінансово-кредитних і нормативно-правових рішень, застосування

взаємопов'язаних механізмів інституційного, ресурсного забезпечення, підтримки і розвитку діяльності підприємств і організацій круїзної сфери, забезпечить сприятливий економічний клімат для здійснення процесів розвитку круїзного туризму.

Таким чином, дослідження розвитку круїзної індустрії з системних позицій дозволило виділити відповідні критерії – ознаки, що встановлюють параметри системного розвитку при певних обмеженнях з урахуванням складної ієрархічної взаємозв'язку структурних елементів і множинності проміжних ланок.

Для оцінки відповідності бажаним результатам були ідентифіковані базові організаційні компоненти круїзної індустрії: організація морської подорожі, організація обслуговування туристів на борту судна і організація обслуговування пасажирів на березі, кожен з яких володіє певними інтегративними і функціональними властивостями, має свої обмеження і є структурним елементом відповідних підсистем.

Розроблена система комплексного розвитку круїзного туризму, що складається з п'яти базових підсистем, що лежать в основі внутрішньої структури системи: цільової, що забезпечує, керуючої і керованої підсистем і підсистеми наукового обґрунтування, дозволила розглянути рамки протікання керуючих процесів в єдності і взаємозв'язку з інтегруючими їх функціями. Визначено параметри організаційного забезпечення круїзної індустрії як цілісної системи, яка базується на структурному взаємозв'язку всіх ланок, що беруть участь у процесі створення круїзного туристського продукту: державних структур, місцевих органів влади, науки, фінансових аудиторій та громадськості, а також міжнародних організацій та асоціацій. Кожна ланка в залежності від своєї функціональної приналежності надає прямий або непрямий вплив на ефективне функціонування системи круїзної індустрії за рахунок плідної співпраці між його учасниками, заснованого на інтегрованому

цілеспрямованому використанні їх ресурсного потенціалу, тим самим забезпечуючи інфраструктурну підтримку в межах зони свого впливу.

3.3. Формування стратегічного потенціалу як основа розвитку круїзного туризму

Круїзний туризм виступає значущим елементом туристського ринку, запорукою успіху та ефективного розвитку якого є стратегічне бачення пріоритетів і структурування процесів, що забезпечують його функціонування. При цьому розробка комплексу заходів щодо забезпечення стратегічного розвитку базується на концептуалізації основних положень, що включають: чітке формулювання цілей (стратегічних, тактичних, оперативних) і відповідних цим цілям завдань; обґрунтування основних напрямів і етапів реалізації заходів зі стратегічного розвитку; фінансове забезпечення пріоритетних положень; очікувані результати реалізації обраного стратегічного курсу. У свою чергу, при виборі основних орієнтирів і напрямків, необхідне проведення комплексного аналізу за всіма стратегічними альтернативами для забезпечення узгодження між принципами, способами, умовами і механізмами реалізації стратегічних пріоритетів в тісній ув'язці з проблемами, що вимагають невідкладного вирішення [66].

Досягнення поставленої мети зумовлюється орієнтирами, покладеними в основу стратегічного розвитку круїзного туризму, найбільш значущими з яких є:

- підвищення ефективності діяльності підприємств круїзної індустрії шляхом інтенсифікації використання наявних ресурсів та виявлення прихованих потенційних можливостей;

- формування конкурентоспроможного круїзного туристського продукту на основі консолідації всіх структур, що беруть участь у його створенні, шляхом

розробки привабливих круїзних маршрутів, що включають різноманітні варіанти відпочинку для всіх пасажирів судна, незалежно від їх демографічних, соціально-економічних і психографічних характеристик;

– зниження сезонності круїзного бізнесу за рахунок грамотної розробки маршрутної схеми круїзу, диференціації цін на морські подорожі в міжсезоння, акцентуванні уваги на організації круїзів «за інтересами» і поєднанні традиційних і нетрадиційних форм туристського обслуговування [77];

– відродження круїзного флоту, на першому етапі - малотоннажного, з метою підвищення інтересу суднобудівних підприємств до виробництва пасажирських суден шляхом створення сприятливих умов для їх розвитку через систему методів та інструментів державного регулювання (податкові пільги, пільгове кредитування та субсидування; Страхування та гарантування, надання прав на прискорену амортизацію обладнання тощо) [80];

– адаптація міжнародного досвіду передових круїзних destинацій до сучасних умов економічного розвитку України.

Дослідження проблематики розвитку круїзного туризму дозволило автору виділити основні стратегічні пріоритети, реалізація яких створить можливість для досягнення головної мети – забезпечення стратегічного розвитку круїзного туризму, до яких належать [42]:

1. Формування круїзних туристських кластерів з урахуванням досвіду розвинених у сфері круїзного туризму країн, що сприятиме комплексному розвитку круїзної індустрії та подоланню розривів між круїзними портами окремих регіонів за рахунок активізації точок зростання в менш розвинених портових містах [74]. При цьому, функціонування і розвиток круїзного кластера має здійснюватися відповідно до наукових методів і підходів, відображених у численних публікаціях сучасних вчених [72]. Виходячи з цього, круїзний кластер повинен виступати як сукупність взаємопов'язаних підприємств, науково-дослідних організацій, державних і фінансових інститутів, що

сприяють ефективному використанню конкурентних переваг і забезпечують результативний розвиток круїзного туризму на основі комплексної взаємодії всіх його учасників.

Основною метою організації круїзного туристського кластера, на нашу думку, має стати підвищення конкурентоспроможності круїзного туристського продукту на світовому круїзному ринку за рахунок синергетичного ефекту. При цьому ефективність розвитку круїзного кластера буде тісно взаємопов'язана і взаємообумовлена попитом на круїзний турпродукт, що викликає необхідність розробки комплексних стратегічних маркетингових досліджень, заснованих на ретельному, достовірному, об'єктивному вивченні круїзного ринку і потреб споживачів, виявлення їх переваг, визначення співвідношення між вартістю надання круїзних послуг і витрат, пов'язаних з їх виготовленням. Отже, основним завданням діяльності учасників кластеру має виступати створення таких туристських круїзних продуктів, які забезпечують високий стандарт обслуговування і відповідають потребам найвимогливіших туристів.

Економічна сутність процесу об'єднання підприємств і організацій в круїзний кластер повинна спиратися на формуванні конкурентних переваг на основі споживчої цінності, що забезпечує підвищення продуктивності системи; раціональному природокористуванні і збереженні природно-кліматичних ресурсів; забезпеченні доступності інноваційних технологій для учасників кластера; розвитку внутрішніх ринків з всезростаючим якісним попитом. Функціонування круїзного кластера має ґрунтуватися на ефективному використанні відповідних ресурсів, унікальність яких буде впливати на вибір специфіки круїзного туристського кластера, на процес його формування і розвитку, що обумовлено складністю круїзного продукту, що володіє особливими споживчими властивостями [66].

Як і будь-яка економічна система, круїзний туристський кластер повинен базуватися на певних принципах, основоположними з яких є [60]:

- самоорганізація, що охоплює структурну і функціональну спільність підприємств, що входять до складу кластера, і визначає умови для його ефективного розвитку і функціонування;
- внутрішньокластерна кооперація, що сприяє взаємодії учасників кластера і забезпечує підвищення їх інноваційної складової за рахунок об'єднання зусиль з розробки і створення привабливого круїзного продукту;
- взаємозв'язок і взаємозалежність, обумовлені спільною метою, що визначає залежність учасників кластера від успіху один одного;
- довгострокове співробітництво, орієнтоване на підтримку довготривалих партнерських відносин, гарантовані своєчасні поставки необхідних ресурсів і збереження відповідної якості і стандартів обслуговування туристів;
- корпоративність, що визначається культурою спілкування між учасниками кластера, присутністю довіри, можливістю обміну інформацією, досвідом, спільним навчанням, виконанням зобов'язань перед партнерами;
- динамічність, що зумовлюється постійним розвитком кластера, його адаптацією до мінливих умов зовнішнього середовища, появою нових потреб і створенням нових інноваційних продуктів;
- часткове лідерство, що полягає в присутності «центру тяжіння» структуроутворюючих підприємств-лідерів, що формують основні умови для реалізації Концепції кластерного розвитку (в круїзному бізнесі до таких підприємств відносяться круїзні компанії, які організовують круїзи і розробляють асортимент послуг, що надаються на борту судна і спеціальні програми перебування туристів на березі);
- комплексність використання ресурсів, що полягає в консолідації учасників кластера в рамках єдиного нерозривного ланцюга для створення конкурентоспроможного відповідає специфічним запитам круїзного туристського продукту.

Враховуючи особливості створення і розподілу круїзного туристського продукту, для ефективної взаємодії всіх учасників круїзного туризму і кластера в цілому, на нашу думку, найбільш прийнятна латеральна кластерна стратегія, що передбачає об'єднання різних секторів економіки, застосування якої сприятиме створенню комплексують зв'язків між різними дійовими особами як у висхідному потоці (тісна взаємодія з постачальниками послуг, починаючи від підприємств, займаються будівництвом спеціалізованих круїзних суден і морських портів з відповідною інфраструктурою, і закінчуючи всілякими установами індустрії знань), так і в низхідному (зокрема, взаємодія зі сферою попиту - круїзними операторами і туристами).

Формування моделі функціонування круїзного кластера має базуватися на певних якісних параметрах, таких як: зв'язність кластера, яка характеризує рівень взаємовпливів його елементів, а також їх доступність до необхідних ресурсів; синергетичний ефект, що представляє сукупність потенціалів учасників кластера; базовий елемент кластера, вносить основний внесок в організацію взаємодій і є рушійною силою системи; ядро кластера, що складається з організацій, які забезпечують основний результат його функціонування; резерви зростання – ті структури і організації, потенціал яких повністю не розкритий, але здатний трансформуватися в базові засоби і усунути слабкі місця [43].

Основних учасників круїзного туристського кластера можна представити у вигляді наступних груп:

- підприємства та організації, що надають послуги з організації морської подорожі та реалізації круїзного турпродукту (круїзні компанії, круїзні оператори та агенти, туристські фірми);

- підприємства та організації, що входять до круїзної транспортної логістичної системи (Адміністрації морських портів, портові оператори, авіакомпанії, автотранспортні підприємства, Українська залізниця, судноплавні

компанії, суднобудівні та судноремонтні заводи);

– підприємства та організації, що є елементами туристської інфраструктури (готелі, підприємства сфери оптової та роздрібної торгівлі, культурно-розважальні установи, страхові компанії, комерційні банки, консалтингові фірми);

– наукові та освітні структури (вузи, які готують гідів-перекладачів зі знанням історичного матеріалу і культурних особливостей регіону, а також фахівців в області організації туристського бізнесу з поглибленим вивченням специфіки роботи морського флоту; вузи, ВПУ і коледжі зі спеціальностями, необхідними для кадрового забезпечення морських портів, суднобудівних і судноплавних компаній);

– органи влади (місцевої, регіональної та державної), що підтримують і стимулюють учасників кластеру за допомогою спеціально розроблених економічних і соціальних програм.

2. Концентрація на інноваційному розвитку всіх учасників круїзного ринку, що забезпечують реалізацію потреб різних цільових сегментів.

Іманентна поліструктурність, обумовлена специфікою функціонування круїзного туризму та особливостями створення круїзного туристського продукту, викликає необхідність у формуванні системи інноваційного забезпечення його стратегічного розвитку в двосторонньому аспекті. З одного боку – базовими Умовами для стратегічного розвитку круїзного туризму є природно-кліматичні ресурси, що створюють можливість для організації даного напрямку бізнесу. З іншого, як було встановлено раніше, розвиток круїзного туризму неможливий без відповідної інфраструктури та матеріально-технічної бази, створення яких забезпечують значну кількість різнобічних учасників. Підприємства та організації, будучи структурними елементами круїзного туристського комплексу і носіями конкурентних переваг, діяльність яких орієнтована на реалізацію стратегічних цілей, створюють основу конкурентного

успіху не тільки в сфері круїзного туризму, а й у всіх галузях національної економіки, орієнтованих на його розвиток. Отже, економічна ситуація країни є сукупним підсумком діяльності окремих учасників внутрішнього ринку, забезпечення сталого розвитку яких сприяє зростанню економіки в цілому.

Враховуючи, що основними елементами розвитку круїзного туризму є круїзні оператори, морські порти, суднобудівні та судноплавні компанії, необхідне вжиття комплексу заходів, що базуються на інноваційній складовій саме цих підприємств.

Разом з тим, створення інноваційного базису неможливе без участі держави, що визначається багатогранністю потребуючих вирішення завдань, багатогалузевим характером заходів з інноваційного розвитку підприємств круїзної індустрії, що зачіпають питання правового та організаційно-структурного забезпечення (табл. 3.1) [74].

Таблиця 3.1

Основні напрямки інноваційного розвитку учасників круїзного бізнесу

Учасники круїзного бізнесу	Основні напрямки інноваційного розвитку
Морський порт	<ul style="list-style-type: none"> - - створення технологічних платформ та формування регіональних територіальних кластерів на базі морських портів; - - створення сучасного пасажирського терміналу в кожному великому приморському місті
Суднобудівні та судноплавні компанії	<ul style="list-style-type: none"> - - будівництво нових суден (переважно малотоннажних); - - прискорене технічне переоснащення наявних пасажирських суден; - - створення системи стабілізації качки з метою досягнення максимального комфорту пасажирів у морі в будь-яку погоду; - - використання технологічних супутникових систем навігації, які дозволяють капітану і команді повністю контролювати будь-яку ситуацію і приймати своєчасні рішення

Круїзні компанії	<ul style="list-style-type: none"> - - організація унікального відпочинку з безліччю різних варіантів і місць харчування, різноманітних розваг, сервісом, а також повним набором активного відпочинку на борту; - - поєднання бездротових мобільних і цифрових мультимедійних технологій з різними професійними сервісами
Держава	<p>Створення сприятливих нормативних правових і фінансово-економічних умов для діяльності господарюючих суб'єктів, що включають:</p> <ul style="list-style-type: none"> - розвиток системи ефективного кредитування (надання державних гарантій на залучення кредитів і відстрочок за розрахунками для побудови сучасних суден і модернізації терміналів та інші заходи); - розвиток системи лізингу круїзних суден, побудованих вітчизняними верфями, шляхом створення спеціальних лізингових фондів з державним капіталом; - вивчення міжнародної практики та впровадження сучасних механізмів (само) регулювання ринку морських пасажироперевезень; - створення системи підготовки кадрів, залучення високваліфікованих кадрів, у тому числі зарубіжних; - розробка програм з просування національних круїзних турів.

Державна політика у сфері розвитку круїзного туризму повинна бути орієнтована на вдосконалення механізму стимулювання інноваційної діяльності підприємств та організацій круїзної індустрії шляхом прийняття відповідних організаційних, фінансово-кредитних та нормативно-правових рішень, спрямованих на створення взаємопов'язаних механізмів інституційного, ресурсного забезпечення підтримки та розвитку діяльності, на формування мотиваційних факторів активізації інноваційних процесів [68].

З метою підвищення інтересу до створення, освоєння і поширення інновацій та реалізації на цій основі інноваційної моделі розвитку країни необхідне застосування певних методів державного регулювання інноваційної діяльності як прямих і опосередкованих способів впливу органів державного управління на поведінку суб'єктів інноваційної діяльності [66]. Крім того, активізація інноваційної діяльності учасників круїзного туризму передбачає

застосування відповідних інструментів (засобів) державного регулювання через розробку актів нормативно-правового або директивного характеру, що регулюють окремі аспекти інноваційної діяльності, найбільш ефективними з яких є інструменти регулювання на основі підходу " попит – пропозиція", коли держава здійснює вплив через стимулювання попиту на інноваційні продукти, пропозицію таких продуктів, інструменти створення сприятливого інституційно-правового середовища для підприємців-інноваторів [30].

Слід зазначити, що інноваційне забезпечення стратегічного розвитку підприємств і організацій круїзної індустрії передбачає розробку спеціального інноваційного механізму, нерозривно пов'язаного з наступними основними елементами [65]:

- цілі управління-стратегічні пріоритети інноваційного розвитку підприємств та організацій, задіяних у створенні круїзного туристського продукту;

- критерії управління-кількісний аналог позначених цілей (приймає числові значення в залежності від використовуваних керуючих впливу);

- фактори управління-елементи управління процесами розвитку круїзного туризму та їх сполучні компоненти, здійснення впливу на які забезпечує досягнення стратегічних цілей;

- методи впливу на керуючі процеси (адміністративні, економічні, організаційно-розпорядчі, соціально-психологічні);

- ресурси управління-сукупність потенціалів підприємств круїзної індустрії (виробничого, фінансового, інноваційного та ін.), при ефективному використанні яких реалізується обраний метод управління і забезпечується досягнення поставлених цілей.

Також необхідно враховувати, що ефективне функціонування і розвиток сукупності підприємств круїзного бізнесу значною мірою залежать від досконалості внутрішнього середовища окремо взятого суб'єкта

господарювання, яке забезпечується взаємною відповідністю системи внутрішніх елементів та їх раціональною взаємодією, що базуються на принципі динамічної рівноваги. Даний принцип передбачає рух вперед і заснований на постійному вдосконаленні ключових елементів організації і приведенні у відповідність з ними інших, що формує виробничо-технічний потенціал підприємств, забезпечує їх здатність стабільно функціонувати в межах обраної стратегії, незважаючи на зміни в зовнішньому середовищі [34].

Беручи до уваги двоїсту природу інновацій, слід мати на увазі, що інновації, надаючи підприємствам і організаціям круїзного бізнесу можливість отримати стійку конкурентну перевагу і зайняти висококонкурентні позиції на ринку, служать інструментом налагодження ділових зв'язків, обміну досвідом та формування їх іміджу як інноваційно активних учасників круїзного ринку, що актуалізує необхідність в їх використанні як ключового чинника забезпечення стратегічного розвитку круїзного туризму [74].

3. Розробка інтегрованої системи збору та систематизації інформації щодо функціонування та розвитку круїзного туризму, що забезпечує можливість для проведення аналізу результативності функціонування круїзного туристського комплексу в цілому та окремих підприємств, зокрема.

Створення всеосяжної методологічної основи для збору та обробки статистичних даних з круїзного туризму передбачає організацію статистичного спостереження в кожному порту, який відвідали круїзні судна, за наступними напрямками:

- кількість пасажирів круїзного лайнера, що зійшли на берег, з диференціацією їх за демографічними, соціально-економічними, географічними, психологічними і психографічними критеріями, беручи до уваги динаміку змін цих характеристик;

- число суднозаходів круїзних суден в порт і їх угруповання за пасажиромісткістю, водотоннажністю, габаритами і класу судна (преміум, люкс,

лакшері, стандарт);

– розмір портових зборів від заходу судна в порт, отриманих до державного і місцевого бюджетів, а також сума коштів, що залишається в розпорядженні адміністрації порту на його розвиток, і сума зборів з кожного пасажера круїзного судна;

– обсяг реалізованих послуг круїзним туристам з виділенням витрат пасажирів на екскурсійне і транспортне обслуговування, витрат на придбання продуктів харчування і напоїв, сувенірів і шопінг;

– кількість підприємств і організацій, задіяних в обслуговуванні круїзних туристів, чисельність працівників даної сфери і рівень їх середньомісячної заробітної плати.

Відповідно до розроблених міжнародними круїзними організаціями рекомендацій щодо складання звітів за результатами функціонування круїзного ринку зведена статистична інформація повинна надаватися в такій формі:

а) прямий економічний вплив круїзної індустрії за видами економічної діяльності (сільське господарство, гірничо-промисловість і будівництво; виробничий сектор (у тому числі виробництво товарів довготривалого і короткочасного користування); оптова і роздрібна торгівля, послуги з транспортування; послуги гостинності; фінансові та комерційні послуги; Побутові послуги; круїзні лінії) з виділенням обсягу реалізованих товарів (послуг) по кожному сектору, числа зайнятих і витрат на оплату праці працівників круїзної індустрії;

б) сукупний вплив круїзної індустрії за вищеназваними категоріями;

в) дані щодо кількості національних туристів, які віддали перевагу круїзам, і транзитному пасажиропотоку з виділенням основних круїзних центрів;

г) витрати на будівництво та реконструкцію круїзних суден (у разі їх відсутності, витрати на надання судноремонтних послуг при заході судна в

порт);

д) структура витрат пасажирів на придбання товарів (послуг) у порту;

е) витрати круїзних компаній на організацію круїзного туру (витрати туристських фірм на обслуговування круїзних пасажирів в порту).

На підставі зведеної статистичної інформації, а також звітів державної прикордонної служби, надається можливість для оцінки ефективності розвитку круїзного туризму в країні та рівня конкурентоспроможності національної круїзної індустрії, порівняння показників результативності розвитку національного круїзного туризму з аналогічними показниками передових туристських круїзних дестинацій; аналізу вкладу круїзної індустрії у формування доходної частини бюджетів усіх рівнів, забезпечення зайнятості населення та національних макроекономічних показників.

4. Гармонізація законодавства в сфері круїзного судноплавства з міжнародними стандартами та правовими нормами, що передбачає розробку законодавчих та нормативно-правових актів та інструментів державного впливу, спрямованих на стимулювання розвитку круїзної індустрії [61]; найбільш значущими з яких є: зняття візових режимів для пасажирів круїзних суден; спрощення та уніфікація процедур митного та прикордонного оформлення, що буде сприяти збільшенню часу для огляду визначних пам'яток; застосування гнучкої (накопичувальної) системи знижок до портових зборів для круїзних суден з урахуванням числа суднозаходів в українські порти; створення сприятливих умов для залучення іноземних і приватних інвестицій в круїзний сектор; розробка мотиваційного механізму з відповідними податковими і кредитними пільгами для підприємств і організацій, задіяних в системі формування круїзного туристського продукту; вдосконалення механізму передачі морських портів в концесію на взаємовигідних умовах.

5. Створення розвиненої інфраструктури (портової, транспортної, туристської) шляхом об'єднання зусиль з береговими курортними комплексами

і транспортними організаціями (як було викладено раніше, найбільш ефективним є створення кластерної освіти в даній сфері), формуючи «пакет послуг» для клієнтів, які бажають активно і якісно провести відпускну дозвілля. Обов'язковою умовою є спорудження нових терміналів в аеропортах і на морських вокзалах або розширення вже існуючих; будівництво нових доріг або реконструкція старих, що полегшить доступ до визначних пам'яток; підвищення якості комунальних послуг, у тому числі Системи водопостачання та електрики через зростання навантаження на відповідні структури; створення в портах заходу іноземних лайнерів відповідної міської інфраструктури: достатньої кількості екскурсійних автобусів і таксі; забезпечення інформаційних показників для туристів; доступності інтермодального транспорту.

6. Розвиток кадрового потенціалу у сфері круїзного туризму, що передбачає державну підтримку системи освіти (повне або часткове фінансування університетів, спеціальної фахової підготовки, перекваліфікації робочої сили, курсів вузькопрофільного тренінгу та менеджменту, які готують фахівців у сфері круїзного туризму); створення умов для особистісного розвитку людини; забезпечення гідного рівня життя і відпочинку працівників.

Вирішення завдань стратегічного розвитку залежить від якісно проведеного стратегічного аналізу, що включає:

- аналіз стартових умов для розвитку круїзного туризму;
- аналіз динаміки та тенденцій розвитку круїзного туризму;
- компаративний аналіз результативності розвитку круїзної індустрії на основі інструментарію бенчмаркінгу;
- факторний аналіз економічної ефективності розвитку круїзного туризму;
- аналіз факторів внутрішнього і зовнішнього середовища, що впливають на рівень економічного розвитку круїзної індустрії;
- аналіз ефективності діяльності підприємств круїзної індустрії.

На основі проведеного аналізу проводиться моделювання бажаного рівня розвитку круїзного туризму, визначаються його кількісні і якісні параметри, здійснюється моніторинг динамічного розвитку шляхом систематизованого збору, обробки та аналізу інформації про хід процесу створення круїзного туристського продукту, практичні наслідки заходів щодо стимулювання і регулювання круїзної сфери, результати реалізації пріоритетних напрямів стратегічного розвитку.

Необхідною умовою реалізації стратегічного розвитку круїзного туризму виступає комплексне застосування відповідних методів: адміністративно-правових; економічних; організаційно-розпорядчих і соціально-психологічних, що забезпечують збалансований розвиток всього круїзного комплексу за рахунок цілеспрямованого впливу його структурних елементів на досягнення стратегічних цілей і вирішення пов'язаних з ним завдань [41]. При цьому найважливішим компонентом результативного функціонування круїзного туризму є створення дієвої системи нормативно-правового, організаційного, кадрового, науково-методичного, фінансового та інформаційного забезпечення [52].

ВИСНОВКИ

У роботі виконано теоретичне узагальнення та вирішення актуальної та важливої науково-прикладної проблеми обґрунтування теоретико-методологічних засад та методичних положень щодо забезпечення стратегічного розвитку круїзного туризму, науково-практичних рекомендацій щодо їх впровадження в сучасних умовах економіки країни. Результати дослідження зумовили формулювання наступних висновків концептуального, методологічного та науково-практичного спрямування:

1. Представлена комплексна характеристика круїзного туризму як

особливого виду соціальної та економічної діяльності, що передбачає реалізацію фізіологічних, психологічних та інших потреб людей; і як цілої індустрії, що забезпечує формування, просування і реалізацію круїзного туристського продукту, що є предметом купівлі-продажу на туристському ринку і об'єктом управлінського впливу; а також проведено критичний аналіз його структурних складових.

2. Виділено ряд основних функцій, що впливають з потреб його організаторів і споживачів, що базуються на перетворенні вихідних ресурсів в кінцевий продукт, що представлено графічно у вигляді піраміди, за формою нагадує своєрідний багаторівневий круїзний корабель. В основі піраміди – ресурси (праця, земля, капітал), що є джерелами і передумовами розвитку круїзного туризму і забезпечують реалізацію потреб людини, яка здійснюється на всіх етапах морської подорожі, починаючи від надання послуг з розміщення і харчування (фізіологічні потреби) і закінчуючи культурно-пізнавальним процесом (саморозвитком особистості), що формує систему цінностей (фізичних, емоційних, інтелектуальних).

3. Досліджено особливості функціонування круїзного туризму; виявлено спектр відмінностей між круїзним туризмом і лінійними морськими пасажирськими перевезеннями, що поклало основу для розуміння специфіки створення круїзного туристського продукту і виділення його основних рис.

4. Сформульовані соціально-економічні і організаційні складові розвитку круїзного туризму, що базуються на взаємодії всіх секторів економіки, відображених в Системі національних рахунків і характеризують сукупність інституційних одиниць, що беруть участь у процесі виробництва круїзного туристського продукту (нефінансові і фінансові корпорації, загальне державне управління, домогосподарства, некомерційні організації та сектор «Інший світ»), що дозволяє виявити джерела впливу круїзного туризму на економічне зростання держави та добробуту її громадян.

5. Встановлено взаємозв'язок туристських потреб, видової класифікації круїзного туризму та галузей, задіяних у його розвитку, що дозволяє інтегрувати компетенції та консолідувати ресурси всіх учасників створення круїзного туристського продукту для отримання синергетичного ефекту.

6. Обґрунтовано наукові підходи до формування системо-утворюючої структури стратегічного потенціалу круїзної індустрії, що включає цілий ряд функціонально взаємопов'язаних і взаємозалежних компонентів, що забезпечують його життєздатність і розвиток. Класифікована елементна структура стратегічного потенціалу круїзної індустрії по блоках приватних потенціалів, що поєднують функціональний, відтворювальний і ресурсний Критерії з урахуванням ієрархічних рівнів управління (національний, регіональний, Галузевий, локальний), що дозволяє вибрати раціональні форми, методи та інструменти управлінського впливу на процес його формування і прирощення.

7. Виявлено ключові складові стратегічного потенціалу стосовно сфері круїзного туризму, до яких відносяться: «стратегічні ресурси», що володіють такими властивостями, як цінність, рідкість, неповторність і незамінність (перша складова); що сприяє придбанню ключових компетенцій (друга складова) і конкурентних переваг високої, середньої і низької ступенем стійкості (третья складова) на ринку круїзів, і в своїй сукупності створюють можливість для формування круїзного туристського кластера (четверта складова).

8. Обґрунтовано, що відсутність координаційних процесів взаємодії органів влади на регіональному та державному рівнях управління та суперечлива політика в галузі туризму та круїзного судноплавства, згідно з якою круїзний туризм розглядається як структурний елемент транспортного сектору економіки, зумовлюють високий ступінь ризику при здійсненні

підприємницької діяльності у сфері круїзного туризму.

9. Доведено, що успішний розвиток круїзного туризму нерозривно пов'язаний інноваційною активністю підприємств, задіяних у створенні круїзного туристського продукту, і ризиками, що впливають на можливість здійснення інноваційних проектів у сфері круїзного туризму.

10. Обґрунтовано використання системного підходу до управління процесами стратегічного розвитку круїзного туризму, що дозволило виділити відповідні критерії-ознаки, встановлюють межі системного розвитку при заданих обмеженнях з урахуванням складної ієрархічної взаємозв'язку структурних елементів і множинності проміжних ланок, що забезпечують узгодження між вхідними і вихідними параметрами процесу створення круїзного туристського продукту.

11. Розроблено систему комплексного розвитку круїзного туризму, що складається з п'яти базових підсистем, що лежать в основі внутрішньої структури системи: цільової, що забезпечує, керуючої і керованої підсистем і підсистеми наукового обґрунтування, що дозволило розглянути рамки протікання керуючих процесів в єдності і взаємозв'язку з інтегруючими їх функціями.

12. Визначено параметри організаційного забезпечення круїзного туризму, які базуються на структурному взаємозв'язку всіх ланок, що беруть участь у процесі створення круїзного туристського продукту: державних структур, місцевих органів влади, науки, фінансових аудиторій та громадськості, а також міжнародних організацій та асоціацій.

13. Розроблено концептуальні засади стратегічного розвитку круїзного туризму, що базуються на адаптації зарубіжного досвіду передових круїзних дестинацій до сучасних умов економічного розвитку України, спрямовані на приведення готівкових ресурсів у відповідність до вимог і можливостей внутрішніх і зовнішніх круїзних ринків для отримання доходів до бюджетів усіх

рівнів і вирішення на цій основі соціальних завдань. Концепція структурована за основними орієнтирами; стратегічними пріоритетами (формування круїзних туристських кластерів; концентрація на інноваційному розвитку; розробка інтегрованої системи збору та систематизації інформації щодо функціонування та розвитку круїзного туризму; гармонізація законодавства у сфері круїзного судноплавства з міжнародними стандартами та правовими нормами; створення розвиненої круїзної інфраструктури; розвиток кадрового потенціалу) та відповідних їм завдань; містить принципи, методи та форми забезпечення бажаного рівня розвитку.

14. Проаналізовано етапи реформування, державні та регіональні концепції, стратегії, програми розвитку туризму в Україні та Криму, а також система організаційного забезпечення круїзної індустрії. Виявлено відсутність узгодженості дій керівних органів щодо їх формування та реалізації, недосконалість системи моніторингу діяльності підприємств туристської сфери, порушення принципів формування стратегічних планів та системності розробки стратегічного курсу розвитку галузі.

15. Встановлено, що ефективний розвиток круїзного туризму залежить від створення належної туристської інфраструктури; технічних можливостей морських портів, що полягають у їх здатності приймати круїзні судна певних розмірів; нормативно-правової бази, що регулює процеси передачі портів у концесію, порядок встановлення портових зборів для круїзних суден та інші процедури, що передбачає взаємодію як різних міністерств і відомств, до складу яких входять Державні підприємства та організації, так і недержавних структур, представлених громадськими некомерційними організаціями.

16. Виявлено сучасні тенденції та закономірності розвитку світового круїзного ринку шляхом послідовного аналізу перспектив його зростання та результатів діагностування маркетингового середовища, до яких належать: високий рівень спеціалізації; Глобалізація та структуризація у світовому

масштабі; горизонтальна та вертикальна інтеграція; диференціація круїзного туристського продукту; комплексність надання послуг; залежність якості надання послуг від кваліфікації персоналу; орієнтація на реалізацію через мережу Інтернет.

17. Розглянуто структуру формування доходів і ринку робочої сили в круїзному туризмі, яка окреслила ключові напрямки розвитку індустрії: виробничий сектор; надання транспортних послуг; надання фінансових і комерційних послуг туристам і членам екіпажу. Встановлено, що структурний склад галузей, які беруть участь у формуванні круїзного туристського продукту, видозмінюється відповідно до специфічних особливостей окремо взятої країни, незначно, що дозволяє розглядати його як базову структурну модель в системі управління розвитком круїзним туризмом в Україні.

18. Беручи до уваги соціальну спрямованість круїзного туризму, проведена оцінка ступеня впливу кількості європейських туристів, які здійснили круїзний вояж, і числа морських портів, оснащених спеціалізованим обладнанням для прийому круїзних суден, на кількість зайнятих в круїзній індустрії. Згідно з отриманими даними, найбільший вплив на підвищення зайнятості надає будівництво нового порту, яке сприяє створенню 138 додаткових робочих місць із середньою заробітною платою 2800 євро на місяць (на одне робоче місце в порту створюється 5 робочих місць в місті).

19. Встановлено, що, незважаючи на зростання круїзного судообігу, потенціал українських і кримських портів використовується вкрай неефективно, що обумовлено технічними обмеженнями для прийому круїзних суден, низьким рівнем диверсифікації, недостатньою взаємодією між різними видами транспорту і відсутністю мультимодальної логістичної інфраструктури.

20. Актуалізована доцільність використання міжнародного досвіду розвитку круїзного туризму та портової інфраструктури зокрема, який підкреслює необхідність в об'єднанні зусиль в області просування морського

туризму з адміністраціями сусідніх чорноморських портів для розробки спільних круїзних маршрутів та підвищення привабливості регіону для туристів і круїзних операторів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкін Л. І. Новий тип економічного мислення. - М.: Економіка, 1987. 191 с.
2. Азар В.І. Економіка та організація міжнародного туризму / В. і. Азар. - М.: Економіка, 1984. 239 с.
3. Азар В.І. Економіка і організація туризму / В. і. Азар - М.: Економіка, 2002. 182 с.

4. Аксютін Л. Р. Організація морських перевезень. Одеса: Ламстар. 2000. 72 с.
5. Александрова А.Ю. Міжнародний туризм: (навч. посібник для вузів) / А.Ю. Александрова. М.: Аспект Прес, 2001. 464 с.
6. Алексєєв П. В. Філософія: підручник / П. В. Алексєєв, А. В. Панін. (3-є вид., перероб. та доп.). М.: ТК Велбі, Вид-во Проспект, 2003. 608 с.
7. Аметов Р. Соціально-економічний механізм розвитку рекреаційної галузі в регіоні / Р. Аметов // Підприємництво, господарство і право. 2002. №9. С. 116–119.
8. Андріанов В.Д. Природний, трудовий і науково-технічний потенціал російської економіки / В. Д. Андріанов // Вісник Московського університету. Серія 6: економіка. 1998. № 2. С. 68–93.
9. Вартанов А.С. Економічна діагностика підприємства: Організація і методологія / А. С. Вартанов. М.: Фінанси і статистика, 1991. 216 с.
10. Василенко В. А. Стратегічне управління: навч. посібник / В. А. Василенко, Т. І. Ткаченко. К.: ЦУЛ, 2003. 396 с.
11. Відновлення круїзного туризму в США в Флориді і Майамі. URL: <https://4gates.com.ua/rus/news/239>
12. Гафуров І.Р. Оцінка економічного потенціалу території та ефективності заходів територіального стратегічного програмування / Р. Гафуров // Регіонологія. 2005. № 1 (50). С. 121–136.
13. Герасименко В.Г. Основи туристичного бізнесу / В. Г. Герасименко - Одеса: вид-во «Чорномор'я», 1997. 156 с.
14. Глібов С.В. Питання методології дослідження факторів ціноутворення в морському туризмі/ С. В. Глібов // Зб. наук. послуга. Економіка та експлуатація морського транспорту. М.: ЦРІА «морський флот». 1981. С. 89–100.

15. Гуляєв В.Г. Організація туристських перевезень / в. г. Гуляєв. М.: Фінанси і статистика, 2001. 511 с. Федорченко В. К. Словник туристських термінів / В.К. Федорченко, І. М. Мішч. К.: Дншро, 2000. 156 с.
16. Дацько С. ринок пасажирських перевезень: прогнози та тенденції / с. Дацько // судноплавство. №7-8. 2004. 20 с.
17. Державна програма розвитку туризму на 2002-2010 рр., затверджена Постановок» Кабінету Міністрів України № 583 в 29.04.2002 р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/583-2002>
18. Державна служба статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
19. Економіка підприємства: підручник / [За заг. ред. д. е. н., проф. С. Ф. Покропивного]. К.: КНЕУ, 2003. 608 с.
20. Економетрика: Підручник / [під. ред. В. І. Єлісєвій]. М.: Фінанси і статистика, 2002. 344 с.
21. Економічна статистика: Підручник / [Під ред. Ю. Н. Іванова]. М.: Інфра М, 1998. 480 с.
22. Економічні основи функціонування морського ринку транспортних послуг / [Примачев Н. Т. та ін.]; Одеса. нац. мор. акад. Одеса: Автограф, 2004. 320 с.
23. Експертні оцінки в задачах управління: (Збірник праць). М.: Інститут проблем управління, 1982. 106 с.
24. Євграфов І.Є. Взаємодії туроператорів і судновласників / І. Є. Євграфов, В. В. Бритвіна // Міжнародний туризм і спорт: матер. І Всерос. науч.-практ. конф. з міжнар. (м. Москва, 21–22 листопада 2013 р.) / За ред. Ю. В. Жилкової, З. В. Макаренко; Упоряд. І. Є. Євграфов. М.: ФГБОУ ВПО «РГУФКСМиТ», 2013. С. 59–61.
25. Євенко Л.І. системний підхід до організації управління / Л. І. Євенко. М.: Економіка, 1983. 254 с.

26. Жердева О.В. Роль маркетингу в ідентифікації територій / О. В. Жердева // Маркетинг в Росії і за кордоном. 2006. №2(52). С. 120–126.
27. Жуков М.А. Індустрія туризму: менеджмент організації / М. А. Жуков М.: Фінанси і статистика, 2006. 200 с.
28. Закон України «Про внесення змін до Закону України» Про туризм» / Відомості Верховної Ради, 2004. № 13. 180 с.
29. Закон України «Про Туризм» / Відомості Верховної Ради, 1995. № 31. 241 с.
30. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про концесп» № 209 в 24.10.2002р. URL: <http://uapravo.net/data/base43/ukr43446.htm>
31. Захарченко П.В. Моделі економіки курортно-рекреаційних систем: монографія / П. В. Захарченко. Бердянськ: Вид. Ткачук А. В., 2010. 392 с.
32. Зима А.Г. Особливості та розвиток транспорту в туризмі: препринт / А. Г. Зима, І. І. Лісіцина х.: Вид-во ХНЕУ, 2010. 310 с.
33. Квартальнов В.А. Сучасна концепція соціального туризму / В. А. Квартальнов. М.: Наука, 2003. 268 с.
34. Кейн Е. Економічна статистика та Економетрія. Введення в кількісний економічний аналіз / Кейн Е. вип.; (Пер. з англ. Р. Мошкович, С. Ніколаєнко, А. Шмідта під. ред. Р. Єнтова). М.: Статистика, 1977. 255 с.
35. Лінський Н. Е. моделювання круїзних ставок пасажирського судновласника в умовах конкуренції/ Н.Е. Лінський // Вісник ОНМУ: 36. наук. вид. Вип. 2. Одеса: ОНМУ, 1998. С. 68–73.
36. Логунова Н. А. Інноваційний розвиток підприємства вектор – сучасної економічної політики держави / Н.А. Логунова, Н. А. Красовська // Економіка: проблеми теорії і практики. 2010. Т. 56. № 2. С. 317–328.
37. Логунова Н. А. Результативність розвитку круїзної індустрії в контексті світових тенденцій / Н. А. Логунова // Науковий вісник Буковинського

- державного фінансово-економічного університету. 2013. № 1 (24). С. 304–312.
38. Логунова Н. А. Особливості розвитку круїзного туризму : світові тенденції / Н.А. Логунова // матер. ІХ міжн. науч. практ. конф., (Софія (Болгарія), 17–25 лют. 2013 р.) Софія «Бял ГРАД-БГ» ООД, 2013. 9. С. 76–78.
39. Лагунова Е. Стратегічний потенціал компанії і його оцінка / Е. Лагунова // проблеми управління. 2007. № 6. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/strategicheskiy-potentsial-kompanii-i-ego-otsenka>
40. Малишенко К.М. Сучасні проблеми підготовки кадрів для річкового круїзного туризму / К. М. Малишенко // Молодий вчений. 2010. № 9. С. 221–224.
41. Мартинов А. Транспорт в системі державного регулювання діяльності ринкових механізмів / А. Мартинов. М.: Прима-Пресс, 1999. 317 с.
42. Мілінчук Є.С. Глобалізація ринку туристичних послуг: особливості прояву / Є. С. Мілінчук // Туризм і культурна спадщина: Міжвузівський збірник наукових праць. 2006. Вип. 3. С. 3–9.
43. Наливайченко С. П. Аналіз ризиків із застосуванням методів моделювання у туристичній сфері економіці / С.П. Наливайченко // Економіка Криму. 2012. № 2. С. 55–58.
44. Новик Л.І. Сучасні підходи до Методики розрахунку фінансово-економічних показників туристичної галузі / Л. І. Новик, О. М. Ілюшина // Економіка і управління. 2007. № 2. С.114–118.
45. Овчаров А.О. туристичний комплекс Росії: тенденції, ризики, перспективи / А. О. Овчаров. Видавництво: Инфра-М, 2014. 280 с.
46. Осипова О.Я. Транспортне обслуговування туристів / О. Я. Осипова. М.: Академія, 2008. 380 с.
47. Остапчук В.В., Бабушко С.Р. Інновації в круїзному ресторанному бізнесі :

- «Інноваційний розвиток готельно-ресторанного господарства та харчових виробництв» (30 квітня 2021 р., м. Прага) URL:
<https://www.oktanprint.cz/p/innovative-development-of-hotel-and-restaurant-industry-and-food-production-2/> С. 31–32.
48. Паладич Л. Морські круїзи (морской туризм) / Л. Паладич. М.: Знання, 1989. 64 с.
49. Палаткін А.С. Оцінка економічної ефективності готельних послуг / А. С. Палаткін, // Вісник Сгуптїкд. 2011. № 2 (16). С. 78–83.
50. Петенко В. В. Трансформація і перспективи основних принципів економіко-екологічної політики України / В. В. Петенко, Е. А. Шолди, Н. А. Недодаєва // Проблеми науки. 2005. № 4. С. 28–33.
51. Про морські порти України: Закон України № 4709-VI від 17.05.2012 р. URL: <http://base.spinform.ru/show doc.fwx?rgn=52528>
52. Регіональні економічні системи в економічному, соціальному та екологічному просторі / Ред.: Б. В. Буркінський; Ін-т пробл. ринку та екон. екол. дослід. НАН України. Одеса, 2007. 341 с.
53. Розвиток кластерів: сутність, актуальні підходи, зарубіжний досвід / авт. Упоряд. С. Ф. П'ятинкін, Т.П. Бикова. Мінськ: Тесей, 2008. 72 с.
54. Савін Н.І. Планування морських пасажирських перевезень / Н. І. Савін. М.: Транспорт, 1962. 202 с.
55. Савицька Г. В. Аналіз господарської діяльності: посібник для вузів / Г.В. Савицька. М.: Інфра-М, 2003. 623 с.
56. Селюков М.В. Дослідження підходів до класифікації конкурентних переваг ринкових суб'єктів господарювання / М. В. Селюков, Н. П. Шалигіна, І. В. Савенкова // фундаментальні дослідження. 2011. № 8. С. 449–454.
57. Селіванов В.В. Агентування круїзних суден і яхт: монографія / В. В. Селіванов. Одеса: Фенікс, 2010. 240 с.

58. Степанов А. «Black Sea Cruise-2012» / А. Степанов // Порти України. - 2012. - №08 (120) URL: <http://portsukraine.com/node/3027>
59. Стратегія сталого розвитку туризму і курортів в Україні URL: www.tourism.gov.ua/catalog/Docs/00000326
60. Структура і параметри розвитку ринку транспортних послуг: (монографія) / заг. ред. Н. Т. Примачов ; Одеська національна морська академія. Одеса: Издат. Інформ, 2008. 268 с.
61. Тимошук О. М. Прогноз розвитку ринку туристичних послуг водного транспорту / О. М. Тимошук // Економна і держава. 2005. № 1. С. 55–59.
62. Титова В.А. Бенчмаркінг як інструмент формування інноваційного потенціалу підприємства / В. А. Титова, О. В. Макаренко // інновації. - 2006. №7. С. 101–107.
63. Ткаченко Л.В. Маркетинг послуг (для студ. вищ. навч. закл.) / Л. В. Ткаченко. К: Центр навчальної літератури, 2003. 192 с.
64. Фатхутдінов Р.А. виробничий менеджмент: Підручник для вузів / Р. А. Фатхутдінов. М.: Банки і біржі, Юніті, 1997. 447 с.
65. Федонш О. С. Потенціал підприємства: формування та оцінка: навч. посібник/ О. С. Федонш, І. М. Ретна, О. І. Олексюк. К.: КНЕУ, 2004. 316 с.
66. Холлоуей Дж. К. Туристичний бізнес [Пер. з вид. 7-го] / Дж. К. Холлоуей, Н. Тейлор. К.: Знання, 2007. 798 с.
67. Хотомлянський А.Л. Оцінка та аналіз виробничо-господарської діяльності підприємства з використанням матричної моделі / А. Л. Хотомлянський, Т. М. Чорнота, Д. В. Тузенко // Вісник Приазовського державного технічного університету. - Маріуполь: ПДТУ, 2000. Вип. 9. С. 258–263.
68. Цибух В. І. Державне регулювання у сфері туризму в Україні / В. І. Цибух // Статистика України. 2005. № 1. С. 80–85.

69. Ціхан Т.В. Кластерна Теорія економічного розвитку / Т. В. Ціхан// Теорія і практика управління. 2003. № 5. URL: <http://www.subcontract.ru>.
70. Чевганова В. Кластери та їх економічне значення / В. Чевганова, І. Брижань // Економіка України. 2002. № 11. 35 с.
71. Черняк Ю.І. Системний аналіз в управлінні економікою / Ю. І. Черняк. М.: Економіка, 1975. 191 с.
72. Шалміна Г. Г. Корені територіального кластера / Г.Г. Шалміна, А. І. Гагарін // ЕКЗ. 2007. № 12. С. 163–171.
73. Швайка Л. А. Державне регулювання економіки / Л.А. Швайка. К.: Знання, 2006. 435 с.
74. Швець І. Ю. Просторово-регіональна кластеризація туристичного комплексу / І. Ю. Швець // Маркетинг і менеджмент інновацій. 2011. № 2. С. 65–73.
75. Шмагіна В.В. Рекреація та туризм у системі сучасних пріоритетів соціально-економічного розвитку / В. В. Шмагіна, С. К. Харичков. Одеса: ІПРЕЕІ НАН України, 2000. 70 с.
76. Шпилько С. Морські круїзи: теорія і практика: навч. посібник / С. Шпилько, Н. Андросова, Р. Чударев. М.: Радянський спорт, 2012. 147 с.
77. Юткаш В. М. Організаційно-економічний механізм розвитку рекреаційного комплексу Причорномор'я / В. М. Юткаш. К.: ЗАТ "НІЧЛАВА" 2003. 152 с.
78. Яковенко І.М. Туристські ресурси України / І. М. Яковенко. Сімферополь: СОНАТ, 2007. 92 с.
79. Янковська Л. А. Розвиток освітньо-фахового потенціалу регіону: теорія, методологія, практика: монографія / Л. А. Янковська. Львів: ІРД НАН України, 2007. 260 с.
80. Яркіна Н. М. Екстраполяція як засіб експрес-діагностики в управлінні підприємствами рибного господарства / Н. М. Яркіна // економічний

аналіз : зб. наука. праць . Тернопіль: "Економічна думка", 2013. Вип. 12.
Частина 4. С. 180–184.